

**Tarifmassnahmen
der Schweizer Bahnen zur Förderung
des Fremdenverkehrs**

Dissertation

der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Volkswirtschaft

vorgelegt von

Conrad Branger

von Davos

Genehmigt auf Antrag

von Herrn Prof. Dr. M. Saitzew

Gedruckt bei Stämpfli & Cie., Bern 1949



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507221_0019

Tarifmassnahmen der Schweizer Bahnen zur Förderung des Fremdenverkehrs

Dissertation

der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Volkswirtschaft

vorgelegt von

Conrad Branger

von Davos

Genehmigt auf Antrag

von Herrn Prof. Dr. M. Saitzew

Die Rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät gestattet hierdurch die Drucklegung vorliegender Dissertation, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Anschauungen Stellung zu nehmen.

Zürich, den 30. Oktober 1948.

Der Dekan:

Prof. Dr. K. Käfer

Gedruckt bei Stämpfli & Cie., Bern 1949

Erscheint gleichzeitig als Heft 35
der Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft
(Verlag Stämpfli & Cie., Bern)



Vorwort

Sowohl über die Tarife der Transportunternehmungen als auch über den Fremdenverkehr sind schon verschiedene Arbeiten geschrieben worden, wobei in den einen mehr, in anderen weniger auch auf die gemeinsamen Zusammenhänge hingewiesen wird. In den meisten dieser Publikationen werden aber diese gegenseitigen Beziehungen nur nebenbei oder gar nicht erwähnt, während sie in meiner Arbeit im Vordergrund stehen sollen. Ich hoffe, dass ich durch diese Dissertation helfen kann, eine bestehende Lücke zu schliessen.

Ich versuche, in einem ersten allgemeinen Kapitel die Notwendigkeit der tarifarischen Begünstigung des Fremdenverkehrs einmal vom Standpunkt der Fremdenverkehrsinteressen aus aufzuzeigen, indem ich die Bedeutung des Fremdenverkehrs kurz streife. Sodann versuche ich darzustellen, dass die Transportunternehmungen infolge ihrer Fixkostenstruktur bis zu einem gewissen Grade zusätzlichen Verkehr zu gewinnen trachten müssen und so aus privatwirtschaftlichen Gründen ein Interesse an der Förderung des Fremdenverkehrs haben. Indem der Staat in der Subventionierung einzelner Tarifmassnahmen ein Mittel zur Durchführung seiner Fremdenverkehrspolitik erblickte, die volkswirtschaftlichen Interessen obenanstellte, ist meiner Ansicht nach die Bedeutung und Notwendigkeit zu erkennen, diese Zusammenhänge näher zu beleuchten.

Nach einem zeitlichen Überblick über die Entwicklung dieser Massnahmen gehe ich in den nächsten Kapiteln den einzelnen Tarifmassnahmen nach und versuche ihre Bedeutung für Bahnen und Fremdenverkehr aufzuzeigen. Natürlich kann ich mich nicht mit allen für den Fremdenverkehr in Betracht kommenden Tarifen

aller Transportunternehmungen befassen, sondern beschränke mich auf diejenigen allgemeinen Charakters. Ebenso würde es zu weit gehen, wenn ich die Ergebnisse des Verkehrs einzelner Billetarten für verschiedene Transportunternehmungen anführen wollte. So gebe ich in den verschiedenen Tabellen zur Hauptsache nur die Ergebnisse der Bundesbahnen als der Hauptbahn der Schweiz an.

Wenn auch die Auswirkungen der besprochenen Massnahmen für das Fremdenverkehrsgewerbe oft nur andeutungsweise angegeben werden können, glaube ich doch, dass ich mit dieser Arbeit, neben einer ausführlichen Übersicht über die mannigfachen Ermässigungen, ihre Bedeutung und Notwendigkeit für den schweizerischen Fremdenverkehr als auch für die Transportunternehmungen zeigen kann.

Meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. *M. Saitzew*, möchte ich auch an dieser Stelle herzlich danken für das Interesse an meiner Arbeit und die wertvollen Ratschläge. Mein weiterer Dank gilt allen denen, namentlich einer Reihe von Beamten der Rhätischen Bahn, der Bundesbahnen und des eidgenössischen Amtes für Verkehr, die mir bei der Beschaffung des Materials behilflich waren und mir die gewünschten Auskünfte bereitwilligst erteilten.

Chur, im März 1948.

Der Verfasser

Inhaltsverzeichnis

	Seite
<i>Verzeichnis der Tabellen</i>	VII
<i>Literaturverzeichnis</i>	IX

Erstes Kapitel

<i>Fremdenverkehr und Tarifpolitik</i>	1
I. Begriff und Bedeutung des Fremdenverkehrs	1
1. Über den Begriff des Fremdenverkehrs	1
2. Über die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft	6
II. Tarifpolitik und Fremdenverkehr	13
1. Angebot und Nachfrage im Reiseverkehr	13
2. Das Interesse der verschiedenen Bahnverwaltungen an der Begünstigung des Fremdenverkehrs	16
3. Volkswirtschaftliche Interessen an der Förderung des Fremdenverkehrs durch tarifpolitische Massnahmen	20

Zweites Kapitel

<i>Allgemeiner Überblick über die zeitliche Entwicklung der Tarifmassnahmen in spezieller Berücksichtigung des Fremdenverkehrs</i>	24
I. Tarifgruppen und Tarifarten	24
II. Die zeitliche Entwicklung der Tarifmassnahmen	27

Drittes Kapitel

<i>Tarifarische Massnahmen zur Förderung des Gruppenverkehrs</i>	41
I. Familienbillette	41
II. Kollektivbillette	46
1. Die Grösse der Teilnehmergruppen, die Höhe des Rabattes und die Gültigkeitsdauer der Kollektivbillette seit 1862	48
2. Gesellschaftsreisen	54
3. Extrazüge	58
4. Die Bedeutung der Kollektivbillette für Bahnen und Fremdenverkehr	63

Viertes Kapitel

Seite

<i>Tarifarische Massnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs mit gewissen Abonnementssorten</i>	68
I. Das kurzfristige schweizerische Generalabonnement	68
1. Die Höhe der Abonnementspreise seit 1898	69
2. Die Bedeutung der kurzfristigen Generalabonnemente für Bahnen und Fremdenverkehr	72
3. Das Ferien-Generalabonnement	77
II. Das Ferienabonnement	80
1. Die Vorschläge für ein Ferienabonnement zum Bezuge halber Billette	80
2. Das Ferienabonnement vom 1. Mai 1940 und die weiteren Tarifmodifikationen	82
3. Die Bedeutung des Ferienabonnements für Bahnen und Fremdenverkehr	84
III. Regionalabonnemente	93

Fünftes Kapitel

<i>Tarifarische Massnahmen im Einzelverkehr</i>	96
I. Sonntagsbillette	96
1. Die Höhe des Rabattes, die Gültigkeitsdauer und die Ausgabezeit der Sonntagsbillette seit 1858	98
2. Die Bedeutung der Sonntagsbillette für Bahnen und Fremdenverkehr	104
II. Rundfahrtbillette	110
1. Die festen Rundfahrtbillette	111
2. Die zusammenstellbaren Billette	112
3. Die Bedeutung der Rundfahrtbillette für Bahnen und Fremdenverkehr	114
4. Die internationalen zusammenstellbaren Billette und die Reisebureaufahrscheine	116
III. Das Ferienbillet	118

Sechstes Kapitel

<i>Der Ausländerrabatt</i>	122
I. Die Bedingungen für die Gewährung des Ausländerrabattes . .	122
II. Die Ergebnisse des Ausländerrabattes	129
III. Die Bedeutung des Ausländerrabattes für Bahnen und Fremdenverkehr	133
Schlussbetrachtungen	143

Verzeichnis der Tabellen

	Seite
Tab. 1: Die Ergebnisse des Familienbilletverkehrs der Bundesbahnen	44
Tab. 2: Die Ergebnisse der bahnseitig organisierten Gesellschafts- reisen	57
Tab. 3: Die Ergebnisse des Verwaltungsextrazugsverkehrs der Bundes- bahnen.	61
Tab. 4: Verwaltungsextrazüge aus und nach dem Ausland	62
Tab. 5: Ergebnisse des Gesellschaftsverkehrs der Bundesbahnen .	63
Tab. 6: Die Ergebnisse des kurzfristigen Generalabonnementverkehrs der Bundesbahnen	73
Tab. 7: Die Ergebnisse des Ferienabonnementverkehrs	85
Tab. 8: Gliederung des Ferienabonnementverkehrs in regionaler Hin- sicht.	87
Tab. 9: Die Ergebnisse des Regionalabonnementverkehrs im Jahre 1937.	94
Tab. 10: Die Ergebnisse des Sonntagsbilletverkehrs der Bundesbahnen	108
Tab. 11: Die Ergebnisse des Rundfahrtbilletverkehrs der Bundes- bahnen	115
Tab. 12: Die Ergebnisse des Verkehrs der internationalen zusammen- stellbaren Billette und des Reisebureauverkehrs der Bundes- bahnen	117
Tab. 13: Die Gesamtergebnisse des Ausländerrabattverkehrs	130
Tab. 14: Die Inanspruchnahme des Ausländerrabattes von den Reisen- den aus den verschiedenen Ländern vom Winter 1933/34 bis zum Winter 1939/40	131
Tab. 15: Anteil der verschiedenen Billetarten am Ausländerrabatt .	132
Tab. 16: Verteilung des Ausländerrabattes zwischen Bund und Bahnen in den Fahrplanjahren 1936/37 bis 1938/39	135
Tab. 17: Bundeskredite und Bundesbeiträge für die Fahrpreisermäßi- gung für Ausländer	137

	Seite
Tab. 18: Die durchschnittlichen prozentualen Anteile der verschiedenen, hauptsächlich für den Fremdenverkehr geschaffenen Tarife und der übrigen Tarife bei den Bundesbahnen . .	144
Tab. 19: Die Ergebnisse des Verkehrs auf einfachen Billetten und des Retourbilletverkehrs der Bundesbahnen	145
Tab. 20: Durchschnittliche Beförderungsweite auf 1 Person mit den verschiedenen Billetarten bei den Bundesbahnen in den Jahren 1938, 1941 und 1945	146
Schema 1: Gliederung des Personenverkehrs nach Tarifgruppen bei den Bundesbahnen	24
Fig. 1: Entwicklung der Zahl der Ankünfte im schweizerischen Fremdenverkehr und der Zahl der beförderten Personen bei den für den mittel- und langfristigen Fremdenverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Billetarten bei den Bundesbahnen (Index 1925 = 100)	151

Literaturverzeichnis

- Acworth, W. M.*: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre; ins Deutsche übersetzt von *Wittek*, 2. Aufl. Wien und Berlin 1926.
- Asshauer, R.*: Der Rheinische Fremdenverkehr, Diss Köln, Düren 1934.
- Binder, W.*: Die Personentarife der Eisenbahnen unter dem Gesichtspunkt des Fremdenverkehrs und der Fremdenwirtschaft, Diss Wien (Teildruck), Wien 1939.
- Böhler, E.*: Personentarife und Fremdenverkehr, Bulletin des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Transportanstalten, IV. Jahrg., Aarau 1935.
- Branger, E.*: Transportanstalten und Fremdenverkehr, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft III, Zürich 1943.
- Britschgi, J.*: Der Autotourismus in der Schweiz, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft III, Zürich 1943.
- Brüstle, R.*: Die Bedeutung der Verkehrsmittel für den deutschen Fremdenverkehr, Halle 1941.
- Cottier, R.*: Neue Wege der staatlichen Förderung des Fremdenverkehrs. Festgabe für *E. Scherz*, Zürich 1937.
- Dollfuss, W.*: Der internationale Luftverkehr, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft III, Zürich 1943.
- Duthweiler, G.*: Hotel Plan, Zürich 1935.
- Ehrensberger, F.*: Probleme und Aufgaben der schweizerischen Fremdenverkehrspolitik, Festgabe für *E. Scherz*, Zürich 1937.
- Die Umschichtungstendenzen im Fremdenverkehr, Festgabe für *E. Schult-hess*, Zürich 1938.
- Engländer, O.*: Volkswirtschaftliche Theorie der Personenfahrpreise, Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Bd. 50, Tübingen 1923.
- Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von *Röll*, Wien 1892.
- Fallet, E. M.*: Die Strukturwandlung des Personenverkehrs der Schweizerischen Bundesbahnen im zweiten Weltkrieg, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 2. Jahrg., Zürich 1947.
- Férasson, L.*: Der Reiseverkehr und seine Bedeutung in der Weltwirtschaft. Der Deutsche Volkswirt, 12. Jahrg., Berlin 1937.
- Fischer, W.*: Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914–1920, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 3, Zürich 1924.
- Das schweizerische Ferienabonnement für halbe Billette, SBB-Nachrichtenblatt, 17. Jahrg., Bern 1940.
- Von den Fahrpreisen der schweizerischen Transportanstalten, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft III, Zürich 1943.

- Fischer, W.*: Die Einwirkung des Krieges auf die SBB-Tarife, Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 80. Jahrg., Bern 1944.
- Grundfragen der Personentarifpolitik der schweizerischen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1. Jahrg., Zürich 1946.
- Fritze*: Tarifwesen des Personenverkehrs, Verkehrstechnische Woche, 24. Jahrg., Berlin 1930.
- Flucht in die Fahrpreismässigungen, Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 78. Jahrg., Berlin 1938.
- Froelicher, B.*: Der Begriff Fremdenverkehrsbahn, Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Bern 1945.
- Fülles, T.*: Geschichtliche Grundlagen und erste Entwicklung der Eisenbahnpersonentarife, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 12. Jahrg., Köln 1934.
- Die Eisenbahn-Personentariftheorien, Köln 1935.
- Gafner, M.*: Rückblick und Ausblick, Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Nr. 20, Bern 1945.
- Glücksmann, R.*: Allgemeine Fremdenverkehrskunde, Bern 1935.
- Gölden, H.*: Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs, 1890 bis 1935, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von M. Saitzew, Bd. 31, Zürich 1939.
- Die Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des schweizerischen Hotelgewerbes, Schlussbericht von A. Meili, Die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten, Zürich 1945.
- Gurtner, H.*: Die wirtschaftliche Bedeutung des schweizerischen Hotelgewerbes, Basel 1939.
- Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens, Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 75. Jahrg., Bern 1939.
- Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Jena 1927.
- Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Zürich 1939.
- Hunziker, W.*: Der schweizerische Fremdenverkehr, Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Nr. 13, Bern 1939.
- Art. Fremdenverkehr, Handbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. I, Zürich 1939.
- Hunziker, W. und Krapf, K.*: Grundriss der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre, Zürich 1942.
- Knebel, O.*: Die Reichsbahn-Personentarife und ihre wirtschaftliche Bedeutung, 2. Aufl., Berlin 1931.
- Koller, A.*: Entwicklung und Umfang des Fremdenverkehrs in der Schweiz, Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 77. Jahrg., Bern 1941.
- Fremdenverkehrsstatistik, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft II, Zürich 1943.
- Krapf, K.*: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Heft II, Zürich 1943.
- Zum Standort und Wesen des nationalen Fremdenverkehrs, Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 80. Jahrg., Bern 1944.
- Der Fremdenverkehr als Begriff und statistische Masse, Festgabe für H. Schorer, Bern 1947.
- Küng, P.*: Die Österreichischen Bundesbahnen und ihre Tarife im Wettbewerb um den Personenverkehr 1923–1937, Diss Zürich, Rapperswil 1940.

- Kunz, B. R.*: Die Bedeutung des Auslandfremdenverkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft, Diss Bern, Bern 1947.
- Leemann, E.*: Die Personalfahrpreise der englischen Eisenbahnen, Diss Zürich, Berlin 1932.
- Meili, A.*: Schlussbericht über die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten, Zürich 1945.
- Metzger, R.*: Die Differentialpreise im Verkehr, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 21, Zürich 1933.
- Morgenroth, W.*: Art. Fremdenverkehr, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. IV, Jena 1927.
- Napp-Zinn, A. F.*: Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 13. Jahrg., Köln 1935/36.
- Rank, E.*: Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, Wien 1895.
- Grundzüge des Eisenbahntarifwesens, Wien 1900.
- Richter, H.*: Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Volkswirtschaft, Diss Bern, Zürich 1940.
- Saitzew, M.*: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932.
- Sax, E.*: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., Berlin, I. Bd. 1918, III. Bd. 1922.
- Schaller, E.*: Beitrag zur ökonomischen Eigenart der Fremdenverkehrsbahnen, Diss Bern, Basel 1922.
- Schweizer Hotelier-Verein: Die schweizerische Hotellerie im Jahre 1937, Basel 1939.
- Die schweizerische Hotellerie in Zahlen, Basel 1932.
- Schweizerischer Fremdenverkehrsverband: Der Fremdenverkehr in der Schweiz, Zürich 1933, Bern 1934.
- Gegenwarts- und Zukunftsprobleme des schweizerischen Fremdenverkehrs, Festgabe für *H. Seiler*, Zürich 1946.
- Segesser, H. A. von*: Die Personentarife der schweizerischen Privatbahnen und die Tarifreform der Bundesbahnen, Diss Zürich, Zürich 1902.
- Seiler, F.*: Die Bedeutung des Tourismus für die schweizerische Volkswirtschaft, Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Nr. 11, Zürich 1939.
- Senger, M.*: Wie die Schweiz zum Skiland wurde, Zürich 1941.
- Spielmann, S.*: Das Postwesen in der Schweiz, seine Entwicklung und Bedeutung für die Volkswirtschaft, Diss Bern, Bern 1920.
- Spiess, W.*: Tarif, eine enzyklopädische Studie, Archiv für Eisenbahnwesen, 53. Jahrg., Berlin 1930.
- Staffelbach, H.*: Normalgütertarif und Kostenstruktur der Schweizerischen Bundesbahnen 1904–1920–1937, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 29, Zürich 1939.
- Thiessing, R.*: Schweizerische Fremdenverkehrspolitik, Vorträge, gehalten an der schweizerischen Verkehrstagung in Zürich 1943, Zürich 1944.
- Töndury, G. A.*: Studie zur Volkswirtschaft Graubündens, Samedan 1946.
- Tremöhlen*: Die Geschichte des Fremdenverkehrs im Auslande und im Inlande und seine Förderung durch private und staatliche Organisationen, Berlin 1931.
- Ulrich, F.*: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen, Berlin und Leipzig 1886.

- Wernecke*: Fahrpreismässigungen bei den englischen Eisenbahnen, Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1938.
- Zwiedineck-Südenhorst, O. von*: Kritisches und Positives zur Preislehre, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, herausgegeben von *Bücher*, 64. und 65. Jahrg., Tübingen 1908 und 1909.

Zeitschriften

- Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.
- Bulletin des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Transportanstalten, Aarau.
- Der Deutsche Volkswirt, Berlin.
- Die Reichsbahn, Berlin.
- Hotel Revue, Basel.
- Nationalzeitung, Basel
- Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
- SBB-Nachrichtenblatt, Bern.
- Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich.
- Verkehrstechnische Woche, Berlin.
- Verkehrstechnik, Berlin.
- Zeitschrift für Fremdenverkehr, Bern.
- Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, Bern.
- Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln.
- Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin.

Quellen

- Bürkli-Fahrplan, Zürich.
- Eisenbahn-Amtsblatt, herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Verbindung mit dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement, Bern.
- Geschäftsberichte und Rechnungen verschiedener Transportunternehmungen.
- Geschäftsberichte der Schweizerischen Verkehrszentrale bzw. der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung.
- Geschäftsberichte des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes.
- Interne Berichte, Eingaben, Schreiben, Statistiken und Vorschriften verschiedener Transportunternehmungen.
- Protokolle der Kommerziellen Konferenz des Verbandes Schweizer Eisenbahnen 1903-1909.
- Protokolle der Kommerziellen Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten, 1910 ff.
- Protokolle des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten.
- Protokolle von verschiedenen Konferenzen, Besprechungen, Spezialkommissionen.
- Reise-Handbücher der Schweiz.
- Schweizerisches Finanz-Jahrbuch, Bern.
- Statistische Quellenwerke der Schweiz, herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt, Bern.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz, herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt, Bern.
- Statistisches Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern.
- Tarife verschiedener Transportunternehmungen.

Erstes Kapitel

Fremdenverkehr und Tarifpolitik

I. Begriff und Bedeutung des Fremdenverkehrs

1. Über den Begriff des Fremdenverkehrs

Der Prozess der Begriffsbildung des Fremdenverkehrs ist noch nicht abgeschlossen. Sehr oft wird unter Fremdenverkehr nur der sog. Ausländerverkehr, d. h. der Personenverkehr mit dem Ausland, verstanden und als der eigentliche *Fremdenverkehr* bezeichnet ¹⁾. Das ist geschichtlich bedingt, weil, besonders im 19. Jahrhundert, der Fremdenverkehr zum grössten Teil Sache einer kleinen privilegierten Schicht von Personen war, die sich Ferien leisten konnte und diese auch meistens im Ausland verbrachte. Wir denken da besonders an die englische Aristokratie, die früher im Winter im Süden an der Riviera und an den oberitalienischen Seen und im Sommer in den klassischen Gegenden der Schweiz: im Berner Oberland, am Genfer- und am Vierwaldstättersee das Hauptkontingent der Gäste stellte. Der britische Gast kann als Begründer des heutigen Fremdenverkehrs an und für sich bezeichnet werden ²⁾.

Schon vor dem ersten Weltkrieg, hauptsächlich aber nachher, wurde dieser Luxusverkehr durch den Massenverkehr verdrängt. Wegbereiter des Massenverkehrs war Deutschland, wo sich schon vor der Jahrhundertwende breite Bevölkerungskreise an Auslandsreisen beteiligten ³⁾. Da die Industrialisierung eines Landes für die

¹⁾ Eine solche Definition gibt z. B. *A. J. Norval*, *The Tourist Industry*, London 1936, zit. bei *W. Hunziker* und *K. Krapf*, *Grundriss der allgemeinen Fremdenverkehrslehre*, Zürich 1942, S. 26. Vgl. auch die Ausführungen von *F. Ehrensberger*, *Probleme und Aufgaben der schweizerischen Fremdenverkehrspolitik*, in *Festgabe für E. Scherz*, Zürich 1937, S. 173.

²⁾ Vgl. *H. Gölden*, *Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs 1890–1935*, *Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen*, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 31, Zürich 1939, S. 115.

³⁾ Vgl. *Gölden*, a. a. O. S. 115.

Intensität der Ferien- und Reisebedürfnisse bestimmend ist¹⁾, konnte sich vorwiegend in den Ländern der westlichen Hemisphäre allmählich ein reger, alle Bevölkerungsschichten umfassender Fremdenverkehr entwickeln, der sich immer mehr im Lande selbst abspielt. Heute ist es so, dass in den meisten Staaten der Fremdenverkehr der Inländer im eigenen Land, d. h. der Binnenverkehr, überwiegt²⁾. Der Fremdenverkehr setzt sich also aus dem In- und Ausländerverkehr zusammen, wobei jedoch dem Ausländerverkehr wegen des Exportcharakters bzw. der Devisenbeschaffung das Primat zukommt. Der Fremdenverkehr besteht somit aus innerstaatlichen wie zwischenstaatlichen Beziehungen, er ist eine Ausdrucksform des Verkehrs überhaupt³⁾.

Das Hauptmerkmal des Fremdenverkehrs ist der *Aufenthalt am fremden Orte*. Um sich aber an einem fremden Orte aufzuhalten, ist eine Ortsveränderung, eine Reise, notwendig. Die beiden grundlegenden Komponenten des Fremdenverkehrs sind also die *Reise* und der *Aufenthalt*. Der Reiseverkehr allein ist im allgemeinen noch kein Fremdenverkehr, sondern er führt zum Fremdenverkehr hin.

Bezüglich der *Dauer* des Aufenthaltes ist es irrelevant, wie lange sich der Fremde an dem von ihm gewählten Aufenthaltsort ausserhalb des Bereiches seines Wohnsitzes aufhält. Im allgemeinen wird der Aufenthalt nur vorübergehend sein⁴⁾. In bezug auf die minimale Aufenthaltsdauer stellt sich die Frage, ob der Aufenthalt am fremden Orte zu einer Übernachtung führen muss oder nicht, d. h. ob der eintägige Ausflugsverkehr auch zum Fremdenverkehr zu rechnen ist oder nicht. Darüber sind die Meinungen geteilt⁵⁾. Indem wir einen lang-, mittel- und kurzfristigen Fremdenverkehr

¹⁾ Vgl. R. Asshauer, Der Rheinische Fremdenverkehr, Diss Köln, Düren 1934, S. 26 ff.

²⁾ Siehe bei Hunziker und Krapf, a. a. O. S. 42.

³⁾ Vgl. Gölden, a. a. O. S. 9.

⁴⁾ Bei Krankheit, aus politischen Gründen, zur Verbringung des Lebensabends, zur Steuerhinterziehung usw. kann der Aufenthalt sogar dauernd sein. Das ist jedoch immer noch Fremdenverkehr, obwohl er, je nach den gesetzlichen Grundlagen, nicht mehr statistisch erfasst wird; denn das Merkmal der dauernden Erwerbsfähigkeit am fremden Aufenthaltsorte fehlt. Vgl. Gölden, a. a. O. S. 7 f.

⁵⁾ So zählt z. B. Gölden den Ausflugsverkehr nicht zum Fremdenverkehr (a. a. O. S. 8), während Hunziker und Krapf (a. a. O. S. 21) und Ehrensberger (a. a. O. S. 173) ihn dazu rechnen.

unterscheiden und unter den kurzfristigen auch den eintägigen Ausflugsverkehr miteinbeziehen, zählen wir den Ausflugsverkehr grundsätzlich zum Fremdenverkehr.

Beim *langfristigen Fremdenverkehr* sind mehrere, beim *mittelfristigen Fremdenverkehr* mindestens eine Übernachtung notwendig. Statistisch werden der lang- und mittelfristige Fremdenverkehr durch die Ankunfts meldung (Arrivé) und durch die Übernachtungs meldung (Logiernacht) erfasst. Beim *kurzfristigen Fremdenverkehr* ist eine Übernachtung nicht notwendig. Bei ihm tritt, im Gegensatz zum lang- und mittelfristigen Fremdenverkehr, die Reise mehr in den Vordergrund. Ja der Aufenthalt am fremden Orte kann hier durch eine Fahrt ersetzt werden. Der Aufenthalt findet dann sozusagen im Eisenbahnwagen, auf dem Ausflugsdampfer, im Auto, Flugzeug usw. statt. Der Reiseverkehr wird in diesem Falle selbst zum Fremdenverkehr¹⁾. Statistisch ist der kurzfristige Fremdenverkehr nicht allgemein erfassbar.

Die *Motive*, die einen Menschen an einen fremden Aufenthaltsort führen, können verschiedenster Natur sein. Je nach dem Zwang oder dem freien Willen, der zum vorübergehenden Verlassen des Wohnsitzes führt, unterscheiden wir einen gebundenen und ungebundenen Fremdenverkehr, einen «Muss»- und «Kann»-Verkehr²⁾.

Es gibt Personen, die sich aus wirtschaftlich zwangsmässigen Gründen an einem fremden Orte aufhalten. Wir denken da besonders an die Handelsreisenden, die zum Zwecke des Erwerbs Reisen ausführen. Ist nun dieser Verkehr, er wird Geschäftsverkehr genannt, gebundener Fremdenverkehr oder nicht? Darüber sind die Meinungen geteilt. Nach landläufiger Auffassung umfasst der Fremdenverkehr nur jene Personen, die sich lediglich zum Zwecke des Verbrauchs von Wirtschafts- und Kulturgütern ausserhalb ihres Dauerwohnsitzes aufhalten zur Befriedigung von Lebens- und Kulturbedürfnissen oder persönlichen Wünschen aller Art³⁾. Ob-

¹⁾ Anderer Meinung ist R. Glücksmann, Allgemeine Fremdenverkehrskunde, Bern 1935, vgl. seine Ausführungen S. 2.

²⁾ Vgl. Gölden, a. a. O. S. 9 und S. 206 ff.

³⁾ Vgl. die Ausführungen von A. Koller, Entwicklung und Umfang des Fremdenverkehrs in der Schweiz, in Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, 77. Jahrg. 1941, S. 42, und die Definition von W. Morgenroth, Art. Fremdenverkehr, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Bd. IV, Jena 1927, S. 394.

wohl es nach *Gölden* gleichgültig ist, zu welchem Zweck der Aufenthalt am fremden Orte stattfindet – nur darf durch den Aufenthalt keine Niederlassung zur Ausübung eines Berufes erfolgen¹⁾ – und somit der Geschäftsverkehr eigentlich zum gebundenen Fremdenverkehr zu zählen ist und er auch, da er allein statistisch nicht erfasst wird, mit den anderen Fremdenverkehrsarten zusammen registriert wird, schliessen wir uns doch der landläufigen Auffassung an; denn eine Geschäftsreise wird nur mit dem Zweck unternommen, durch Aufwendung von Geld für die Reise und den Aufenthalt sich wiederum mehr Geld zu verschaffen, während die Reisen im Rahmen des übrigen Fremdenverkehrs, des gebundenen wie des ungebundenen, den Zweck haben, durch Aufwendung von Geld für die Reise und den Aufenthalt einen unmittelbar, subjektiv, psychologisch geschätzten Erfolg zu erreichen²⁾. Der Handelsreisende will also einen materiellen Gegenwert für seine Leistungen erzielen und unterscheidet sich damit wesentlich von den übrigen Reisenden. Diesen gebundenen Fremdenverkehr mit Erwerbsabsicht bezeichnen wir deshalb als Fremdenverkehr im weiteren Sinn des Wortes. Nach einer Schätzung von *Seiler* macht er in der Schweiz weniger als ein Fünftel der gesamten Gästeankünfte und Logiernächte aus³⁾. Er spielt sich hauptsächlich in den Städten ab, die wirtschaftliche Zentren oder Sitz von Behörden sind. Die eigentlichen Fremdengebiete berührt er weniger und ist für sie von ganz untergeordneter Bedeutung. Aus allen diesen Gründen fällt er für unsere weiteren Ausführungen ausser Betracht.

Gebundener Fremdenverkehr im engeren Sinn des Wortes ergibt sich einmal aus gesundheitlichen Gründen. Wir nennen diesen Verkehr *Heilungsverkehr*. Oft wird er auch Erholungsverkehr im engeren Sinn bezeichnet. Er entsteht zum Zweck der Heilung oder Verhütung von Krankheiten. Unter dem Heilungsverkehr sind u. a. zu verstehen: Reisen zum Arzt, zu Spital- und Sanatoriumsaufenthalten, zu Luft- und Badekuren, zu Rekonvaleszenzaufenthalten.

Gebundener Fremdenverkehr, wenn auch nur bedingt, ergibt

¹⁾ Vgl. a. a. O. S. 8.

²⁾ Vgl. *O. Engländer*, Volkswirtschaftliche Theorie der Personenfahrt, Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Bd. 50, Tübingen 1923, S. 653.

³⁾ *F. Seiler*, Die Bedeutung des Tourismus für die schweizerische Volkswirtschaft, Nr. 11 der Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Zürich 1939, S. 6.

sich sodann aus religiösen und familiären Gründen. Wir können diesen Verkehr als *Kulturverkehr* bezeichnen. Unter ihm sind zu verstehen: die Wallfahrten, die Reisen anlässlich von Familienfesten, wie Taufen, Hochzeiten usw., Reisen zu Beerdigungen, zu Krankenbesuchen usw.

Dieser gebundene Fremdenverkehr muss oder sollte stattfinden, ist also ein «*Muss*»-Verkehr. Er kann ohne Schaden nicht unterlassen werden. Vor allem beim Heilungsverkehr ist die Einschätzung der Transportleistung ausserordentlich klein; denn die Reise ist hier nur Mittel zum Zweck. Die Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit steht oben an der Skala der Bedürfnisbefriedigung. Darum ist der Heilungsverkehr im allgemeinen fahrpreisunempfindlich. Für ihn sind denn auch keine besonderen Vergünstigungen geschaffen worden, ausgenommen solche aus armenrechtlichen Gründen. In vielen Fällen kann er aber von den Vergünstigungen für den ungebundenen Fremdenverkehr Nutzen ziehen. Ähnliches ist vom Kulturverkehr zu sagen, nur dass dieser in viel grösserem Masse die bestehenden Fahrpreismässigungen benützen kann.

Die weitaus wichtigste Fremdenverkehrsart, die sich für eine tarifarische Begünstigung eignet und mit der wir uns in dieser Arbeit hauptsächlich befassen werden, ist der *ungebundene Fremdenverkehr*. Wir verstehen unter ihm *jene Art des Personenverkehrs, bei der sich Menschen ohne Erwerbsabsicht und ohne jeglichen Zwang an einem fremden Orte aufhalten*. Der ungebundene Fremdenverkehr lässt sich in zwei Hauptgruppen unterteilen:

Erfolgt er aus freiem Antrieb oder Willen zum Vergnügen, zum Zweck der Erholung im weiteren Sinn, so haben wir den *Erholungs- und Vergnügungsverkehr* vor uns. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird er *Touristenverkehr* genannt. Den Erholungs- und Vergnügungsverkehr können wir nach der Dauer des Aufenthaltes weiter unterteilen: ist er langfristig, so sprechen wir vom eigentlichen *Ferienverkehr*, ist er kurzfristig, vom *Ausflugsverkehr*. Den mittelfristigen Erholungs- und Vergnügungsverkehr bezeichnen wir im allgemeinen als *Passantenverkehr*, im speziellen, da er sich meistens über Samstag und Sonntag abspielt, als *Wochenendverkehr*. Ist sportliche Betätigung der Hauptzweck, so sprechen wir vom *Sportverkehr*. Entsteht er um einer Mode willen oder um dem guten Ton zu folgen, so wird er als *Modeverkehr* bezeichnet.

Erfolgt der ungebundene Fremdenverkehr aus freiem Antrieb zum Sehen und Lernen, zur geistigen Bereicherung, so haben wir den *Studienverkehr* vor uns. Unter ihm verstehen wir die Studienreisen, die Reisen der Schüler und Studenten zu Aufenthalten in Privat-, Mittel- und Hochschulen, die Reisen der Mädchen in Pensionate, Haushaltungsschulen usw. Ferner zählen wir zu ihm die Reisen an Kongresse und Kunstausstellungen, die Reisen zu Theater- und Konzertbesuchen.

2. Über die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen in der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich in der Schweiz ein eigentliches Fremdenverkehrsgewerbe mit bedeutenden Kapitalinvestitionen und grossem Umsatz. Es wurde mit der Zeit zu einem der wichtigsten Erwerbszweige unseres Landes, bietet es doch über 100 000 Personen Beschäftigung, die mit ihren Angehörigen einen Bevölkerungsstock von rund 180 000 Menschen repräsentieren¹⁾. Aber bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges gab man sich keine Rechenschaft über den Zusammenhang und die extensive und intensive Verflechtung des Fremdenverkehrs mit anderen Wirtschaftszweigen und mit unserer Wirtschaft überhaupt. Man erkannte seine volkswirtschaftlichen Auswirkungen noch nicht. Daraus ergaben sich mancherlei irrige Beurteilungen, Vorurteile des Publikums besonders über die Hotellerie.

Als 1914 der Zustrom der ausländischen Gäste plötzlich aufhörte und dadurch eine bis in die jüngste Zeit anhaltende Depression ausgelöst wurde, sah man erst, wie wichtig der Fremdenverkehr für unsere Volkswirtschaft eigentlich ist. Der Ausfall des unsichtbaren Exportes hinterliess überall seine Spuren. Die Lebensfähigkeit vieler Erwerbsgruppen und die Wertbeständigkeit eines grossen Teils des schweizerischen Volksvermögens hängen eben mehr oder weniger von einem prosperierenden Fremdenverkehr ab.

Dass auch der Staat dies erkannt hat und dem Fremdenverkehr nun eine grosse Bedeutung beimisst, sieht man an den

¹⁾ Vgl. W. Hunziker, Art. Fremdenverkehr, Handbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. I, Zürich 1939, S. 460.

zahlreichen Interventionen und Hilfsmassnahmen, mit denen er den Fremdenverkehr zu schützen, erhalten und fördern sucht, wie z. B. Hotelbauverbot, Beteiligung an der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung und an der Schweizerischen Hotel-Treuhand-Gesellschaft, Abschlüssen von Reiseabkommen mit dem Ausland usw.¹⁾. Durch die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten, die mit beträchtlicher Unterstützung des Bundes durchgeführt werden soll, wird ein weiterer Schritt in dieser Richtung getan²⁾.

Wie wir schon weiter oben gezeigt haben, setzt sich der Fremdenverkehr aus den beiden Komponenten Reise und Aufenthalt zusammen. Daraus ergibt sich einmal die *fundamentale Bedeutung der Verkehrsmittel für den Fremdenverkehr*; denn ohne sie käme, abgesehen von unbedeutendem Fussgängerverkehr, überhaupt kein Fremdenverkehr zustande. Man kann also von einem funktionalen Zusammenhang zwischen Verkehrsmitteln und Fremdenverkehr sprechen³⁾. Unter Verkehrsmitteln nehmen die Eisenbahnen als öffentliche Unternehmen für die Massenbeförderung eine überragende Stellung ein. Nach dem ersten Weltkrieg setzte sich das Automobil als zweites tragendes Element des Fremdenverkehrs durch, und auch das Flugzeug wird je länger je mehr zu Ferienreisen benützt.

Von den Transportanstalten im allgemeinen schreiben *Hunziker* und *Krapf*, dass es als Axiom gelten dürfe, dass jedes Verkehrsmittel und insbesondere jede Eisenbahn in irgendeiner Weise vom Fremdenverkehr Nutzen ziehe⁴⁾. Uns interessieren hier besonders

¹⁾ Es betrugen z. B. die Ausgaben des Bundes zur Förderung des Fremdenverkehrs von 1918–1947 32 Mio Fr., während weitere 47 Mio Fr. für Arbeitsbeschaffung im Fremdenverkehr, für Hotelrenovations- und Reparaturarbeiten, für Subventionen und Darlehen an die Schweizerische Hotel-Treuhand-Gesellschaft aufgewendet wurden, im ganzen rund 79 Mio Fr., vgl. die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligungspflicht für die Eröffnung und Erweiterung von Gasthöfen vom 27. Oktober 1948. Über den Interventionismus im Fremdenverkehr, Reiseabkommen usw. vgl. die Ausführungen von *Hunziker* und *Krapf*, a. a. O. S. 376 ff. und 328 ff.

²⁾ Vgl. den Schlussbericht von *A. Meili* über die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten, Zürich 1945.

³⁾ Vgl. auch *R. Brüstle*, Die Bedeutung der Verkehrsmittel für den deutschen Fremdenverkehr, Halle 1941, S. 8 f.

⁴⁾ A. a. O. S. 345.

die *Fremdenverkehrsbahnen*, vor allem jene im weiteren Sinn des Wortes, die in die Fremdenverkehrsgebiete mit ihren Siedlungen führen. Durch sie wurden unproduktive Bergregionen dem Fremdenverkehr erschlossen. Sie öffneten den Zugang zu den Tälern der Gebirgswelt und erleichterten dadurch den Bau von Gaststätten. So konnte in der Folge der Fremdenstrom in diese Regionen geleitet werden. Diese Bahnen werden auch heute noch vorwiegend vom Fremdenverkehr alimentiert. Ganz von ihm abhängig sind die Fremdenverkehrsbahnen im engeren Sinn: die eigentlichen Bergbahnen, die zu Aussichtspunkten führen oder dem Sportverkehr dienen. Leider fehlt bis heute eine genaue und allgemein gültige Zusammenstellung der Fremdenverkehrsbahnen¹⁾. Infolge der Abhängigkeit vom Fremdenverkehr, der nach 1930 rapid zurückging, wurden viele dieser Bahnen notleidend und mussten saniert werden²⁾. Neben den Fremdenverkehrsbahnen ist die Schifffahrt auf unseren Seen ganz vom Fremdenverkehr abhängig, ebenso die Alpenposten und das Autocargewerbe. Ein neues Verkehrsmittel, das ausschliesslich dem Fremdenverkehr dient, sind die Ski- und Sessellifte, die in immer grösserer Zahl gebaut werden.

¹⁾ Im Geschäftsbericht des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes von 1932/1933, S. 14, wurden von *F. Ehrensberger* 25 Bahnen mit überwiegendem und 10 Bahnen mit starkem Fremdenverkehr angeführt. *R. Zehnder* zählte in seinem Artikel: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bergbahnen für die Schweiz, in der Zeitschrift «Verkehrstechnik», Heft 8, Berlin 1934, S. 201, 81 Bergbahnen auf. Auch *Hunziker* und *Krapf* kommen auf 81 Bahnen mit ausschliesslichem oder überwiegendem Fremdenverkehrscharakter (a. a. O. S. 69 ff.). Zu diesen rechnen sie dann noch die Rhätische Bahn und die Lötschbergbahn (S. 72). *Gölden* gibt (a. a. O. S. 260) 79 Bahnen an, die am Fremdenverkehr interessiert sind. In den schweizerischen Beiträgen zur Verkehrswissenschaft, Heft 15, Bern 1945, untersucht *B. Froelicher* den Begriff Fremdenverkehrsbahn. Er unterscheidet solche im engeren und weiteren Sinn und nennt Beispiele als Ergänzungen und Verbesserungen der Aufzählungen von *Ehrensberger* und *Hunziker* und *Krapf*. Er gibt aber weder eine komplette Aufstellung aller Fremdenverkehrsbahnen, noch wertet er seine Untersuchungen weiter aus.

Zweifelloos wäre eine amtliche Zusammenstellung der Fremdenverkehrsbahnen sehr wertvoll. Unseres Erachtens sollten unbedingt in der Eisenbahnstatistik oder im Statistischen Jahrbuch diese Bahnen separat ausgeschieden werden. Die Schwebbahnen, Ski- und Sessellifte sind überhaupt noch in keiner Statistik enthalten.

²⁾ Laut Subventionenstatistik betrugen die ausserordentlichen Subventionen des Bundes für Bahnen und Schifffahrtsgesellschaften von 1931 bis 1943 fast 45 Mio Fr. Die ganze Privatbahnhilfe erforderte einen Betrag von 125 Mio Fr.

Es braucht sicher nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass in allen diesen Verkehrsmitteln gewaltige Kapitalien investiert sind, die zum grössten Teil dem Fremdenverkehr zugeschrieben werden können¹⁾. Ebenso dürfen die Einnahmen dieser Unternehmungen nicht unterschätzt werden, die dann fast ausschliesslich als Ausgaben der Wirtschaft wieder zufließen²⁾.

Ebenso wichtig wie die Verkehrsmittel für den Faktor Reise ist das *Gastgewerbe* für den Faktor Aufenthalt. Vor allem das Hotelgewerbe ist ohne Fremdenverkehr nicht denkbar, und ohne Übernachtungsgelegenheiten könnte sich der lang- und mittelfristige Fremdenverkehr gar nicht abspielen. Also stehen auch Gastgewerbe und Fremdenverkehr in einem funktionalen Zusammenhang. Das in der schweizerischen Hotellerie investierte Kapital überschreitet 2 Mrd Fr., wobei aber riesige Substanzverluste eingetreten sind³⁾. Von den sehr respektablen Einnahmen des Gastgewerbes wird der allergrösste Teil für Betriebsausgaben, wie Küche und Keller, Barlöhne des Personals, Steuern, Propaganda, Unterhalt von Mobilien und Mobiliar usw., verwendet⁴⁾. Es stellt so infolge seiner grossen Umsätze eine ergiebige Verdienst- und Einnahmequelle für zahlreiche andere Wirtschaftszweige, vor allem für die Landwirtschaft und Handel und Gewerbe, dar.

¹⁾ Hunziker schätzte 1937 den Anteil des Fremdenverkehrs an allen Bahnen und Dampfschiffunternehmungen im Handbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft (Bd. I, S. 461) auf 820 Mio Fr., was aber unseres Erachtens zu wenig ist; den Anteil der übrigen Verkehrsunternehmungen auf 80 Mio Fr. In den neuerstellten Ski- und Sesselliften sind bis heute über 10 Mio Fr. angelegt.

²⁾ Hunziker schätzte für 1937 (a. a. O. S. 461) die Einnahmen aus den Reisekosten der Gäste auf 145 Mio Fr.

³⁾ Nach H. Gurtner, Die wirtschaftliche Bedeutung des schweizerischen Hotelgewerbes, Basel 1939, S. 210, beträgt der Anlagewert 2,1 Mrd Fr., die noch mit 1,5 Mrd Fr. zu Buch stehen, während H. Gölden, Die Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des schweizerischen Hotelgewerbes, in Schlussbericht von A. Meili, a. a. O. S. 37, eine Gesamtinvestition von ca. 1,3 Mrd Fr. angibt, die Substanzverluste auf 450 bis 500 Mio Fr. schätzt (S. 38). Hunziker schätzte 1937 (a. a. O. S. 461) die in Hotels, Gasthöfen und Pensionen angelegten Kapitalien auf 2,3 Mrd Fr.

⁴⁾ Nach einer Schätzung des Schweizer Hotelier-Vereins betrugen die Einnahmen der schweizerischen Hotellerie 1929: 526 Mio Fr., 1937: 312 Mio Fr. und in den ersten Jahren des zweiten Weltkrieges weniger als 200 Mio Fr.; vgl. den Vortrag von M. Gafner, Rückblick und Ausblick in Nr. 20 der Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Bern 1945. Hunziker schätzte für 1937 (a. a. O. S. 461) die gesamten Bruttoeinnahmen aus Unterkunft und Verpflegung auf 645 Mio Fr.

Aber nicht nur für Transport, Unterkunft und Verpflegung geben die Gäste ihr Geld aus. Bedeutungsvoll sind auch die *Nebenauslagen*, die im Durchschnitt auf ein Drittel bis auf die Hälfte des Aufwandes für Hotelaufenthalt veranschlagt werden¹⁾). Diese setzen sich zusammen aus Kosten für Sport, Unterhaltung und Vergnügen, für Einkäufe mannigfaltigster Art. So ziehen ganze Gewerbebezweige, ja ganze Industrien aus diesen Nebenauslagen Nutzen.

Aus diesen wenigen Angaben ist die *binnenwirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs* an sich zu erkennen. Bedeutungsvoll ist nun, dass ein wesentlicher Teil der Einnahmen im Fremdenverkehr von Auslandsgästen herrührt. Damit kommen wir auf die *aussenwirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs* zu sprechen. Die Schätzungen über die Ausgaben der ausländischen Gäste gehen zwar sehr weit auseinander, immerhin dürfte vor dem zweiten Weltkrieg der Saldo der Ertragsbilanz im schweizerischen Fremdenverkehr etwa 300 Mio Fr. ergeben haben²⁾). Diese beträchtliche Summe, die in den Jahren vor 1930 bis gegen 500 Mio Fr. angestiegen war, bildet nun den sog. unsichtbaren Export, der das Handelsbilanzdefizit durchschnittlich zur Hälfte deckte und so, zusammen mit dem Saldo des Kapitalverkehrs, zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Stabilität und damit des hohen Lebensstandards der schweizerischen Bevölkerung beitrug. Er half, die bedeutende Stellung der Schweiz auf dem internationalen Geld- und Kapitalmarkt beizubehalten³⁾).

Im zweiten Weltkrieg veränderten sich die Verhältnisse insofern, als durch den fast gänzlichen Ausfall der Auslandsgäste der schweizerischen Volkswirtschaft jährlich ein Ausfall von ca. 250 Mio Fr. entstand. Allerdings sank auch der Einfuhrüberschuss ganz gewaltig, um mehr als den zehnten Teil. Der stark verminderte Eingang von für unsere Wirtschaft lebensnotwendigen Importen

¹⁾ Hunziker schätzte 1937 diese Nebenauslagen auf 100 Mio Fr. (a. a. O. S. 461).

²⁾ Vgl. B. R. Kunz, Die Bedeutung des Auslandsfremdenverkehrs für die schweizerische Volkswirtschaft, Berner Diss. Bern 1947, der S. 80 auf 307 Mio Fr. kommt; W. Hunziker, Der Schweizerische Fremdenverkehr, Nr. 13 der Publikationen des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Bern 1941, der 300 Mio Fr. angibt (S. 21); ferner F. Seiler, der 270 Mio Fr. schätzt, a. a. O. S. 19 f.

³⁾ Vgl. Gölden, Schlussbericht von A. Meili, a. a. O. S. 39.

führte zu einem Rückgang der produktiven Tätigkeit im Lande. Ein bedeutender Einfuhrüberschuss ist also eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Und gerade in der Nachkriegszeit erscheint jetzt der Fremdenverkehr berufen, an der Finanzierung der wieder in Gang gekommenen Importe mitzuhelfen¹⁾.

Der Fremdenverkehr hat durch die Bedürfnisse, die er wachruft, und die Mittel, die benötigt werden, auch bedeutende weltwirtschaftliche Rückwirkungen. Wir denken hier an die Einbeziehung des Fremdenverkehrs in die Handelsverträge, in den internationalen Zahlungsverkehr. Zu erwähnen ist, dass der Fremdenverkehr oft zu einer Erweiterung des Absatzmarktes führt; denn häufig ist der Tourist Kaufmann oder Fabrikant, der eine Vergnügungsreise mit einer Geschäftsreise verbindet oder umgekehrt. Von sehr grosser ideeller Bedeutung ist der Fremdenverkehr für die Völkerverständigung. Hoffen wir, dass jetzt nach diesem Krieg, der den internationalen Fremdenverkehr fast völlig lahmgelegt hatte, sich wieder ein freier und ungebundener Fremdenverkehr entwickeln kann, dass sich die Völker kennen und verstehen lernen zum Wohle der ganzen Menschheit.

Der Fremdenverkehr hat vor allem auch eine *innen- oder staatspolitische Bedeutung*. In den Zeiten vor dem Aufkommen des Fremdenverkehrs war der Bodenertrag, besonders derjenige der kargen Berggegenden, nie im Gleichgewicht mit dem Bevölkerungszuwachs. Es erfolgte daher notgedrungen eine Ab- und Auswanderung der überschüssigen Bevölkerung. Dieser Zustand änderte sich am Ende des 19. Jahrhunderts. Man begann das Kapital, das uns die Natur in den Bergen, Seen und Klima zur Verfügung stellt, zu nutzen, indem man es dem Fremdenverkehr erschloss. Gaststätten und Bahnen erbaute. Dadurch ergab sich eine Strukturwandlung in der Wirtschaft der Bergkantone. In vielen Gemeinden, ja ganzen Talschaften wurde der Fremdenverkehr zur Hauptverdienstquelle für die ganze Bevölkerung²⁾. So nimmt z. B. der Kanton Graubünden, ohne bedeutende Industrie, dank dem

¹⁾ Vgl. *Gafner*, a. a. O. S. 14.

²⁾ Es leben z. B. in Pontresina 99 % der Bevölkerung direkt oder indirekt vom Fremdenverkehr; oder von den 1000 Einwohnern von Wengen finden nur 150 bis 200 ihr Einkommen ausserhalb des Fremdenverkehrs; oder von den 4135 Einwohnern von Leysin waren 1339 Hotelangestellte usw. Vgl. den Schlussbericht von *A. Meili*, a. a. O. S. 61, 123 und 154.

Fremdenverkehr eine beachtliche wirtschaftliche Stellung ein. Da sich vielfach die Landwirtschaft von der Selbstversorgung zur Milchbelieferung der Kurorte umstellte, ist auch dieser Haupterwerbszweig der Bergbevölkerung mit dem Fremdenverkehr indirekt stark verbunden. So geht *Seiler* sicher nicht zu weit, wenn er sagt, dass der Fremdenverkehr für wichtige Teile unseres Landes und namentlich für die Bergkantone geradezu eine Existenzfrage geworden sei¹⁾. Dass dem so ist, zeigt der hauptsächlich infolge der Depression im Fremdenverkehr erfolgte Bevölkerungsrückgang von Kurorten, ja ganzen Regionen²⁾. Da in den Kurorten der grösste Teil der Steuern aus der Hotellerie und aus vom Fremdenverkehr abhängigen Erwerbsgruppen stammt, ist es weiter nicht verwunderlich, dass die Steuereinnahmen trotz höherem Steuerfuss zurückgingen³⁾.

Und noch ein weiterer Punkt verdient Beachtung: die Bevölkerung der Fremdenverkehrsgebiete legte ihre Ersparnisse zum grössten Teil in ihren eigenen Lokalbanken an, die ihr Kapital fast ausschliesslich in Fremdenverkehrsunternehmungen investiert hatten. Infolge der Depression wurden einige dieser Banken notleidend, und bei Sanierungen und Liquidationen verloren gerade die sonst schon in Mitleidenschaft gezogenen Anwohner dieser Gebiete noch ihre Spareinlagen. Kantone, Gemeinden und Private kamen ausserdem bei Sanierungen von Fremdenverkehrsbahnen zu grossen Zins- und Kapitalverlusten⁴⁾. So sehen wir, dass ein prosperierender Fremdenverkehr für die Bergkantone, sollen sie nicht der Verarmung und Entvölkerung heimfallen, eine unumgängliche Notwendigkeit ist. Der Fremdenverkehr muss daher mit allen Mitteln gefördert werden.

¹⁾ A. a. O. S. 17.

²⁾ So ging z. B. von 1930 auf 1941 die Bevölkerung von Davos um 17 %, diejenige von St. Moritz um 39 % und diejenige von Arosa gar um 43 % zurück, während z. B. der Rückgang des Kreises Oberengadin 28 % ausmachte.

³⁾ In St. Moritz waren sie z. B. 1941 um über Fr. 196 000 niedriger als 1930, das steuerbare Einkommen ging um 69 %, das steuerbare Vermögen um 6 % zurück.

⁴⁾ Vgl. dazu die Ausführungen von *G. A. Töndury*, Studie zur Volkswirtschaft Graubündens, Samedan 1946, S. 146 ff., S. 61.

II. Tarifpolitik und Fremdenverkehr

1. Angebot und Nachfrage im Reiseverkehr

Das Angebot im Reiseverkehr besteht in den von den Verkehrsunternehmen den Reisenden zu bestimmten Preisen zur Verfügung gestellten Sitz- und Stehplätzen in den Transportmitteln. Ein Hauptmerkmal der Eisenbahnen, die den grössten Teil des Reiseverkehrs bewältigen, ist, dass sie der unbedingten Beförderungspflicht unterstellt sind und somit jeder Nachfrage zu genügen haben. Die Eisenbahnen müssen also ihr Angebot an Wagenmaterial so bemessen, dass sie jeden Spitzenverkehr bewältigen können. Sie dürfen z. B. bei Massenandrang nicht plötzlich die Fahrpreise erhöhen und so die Nachfrage reduzieren. Durch eine richtige Tarifpolitik können sie aber die Nachfrage in grossen Zügen lenken.

Der Kostenaufbau und die Beziehungen der Kosten zur Verkehrsstärke sind bei der Tariffestsetzung der Verkehrsunternehmen mitbestimmend. Die Kosten beeinflussen in ihrer Gesamtheit das Tarifniveau, sollten doch die Gesamtkosten zum mindesten gedeckt werden¹⁾. In der sehr hohen Kapitalintensität widerspiegelt sich die technische Natur der Eisenbahnen. Von den entstehenden Gesamtbetriebskosten sind hier die festen Kosten, welche vom Verkehr unabhängig sind, ungewöhnlich hoch, betragen sie doch mehr als zwei Drittel der Gesamtkosten²⁾. Die Eisenbahnen haben also eine ausgesprochene *Fixkostenstruktur*.

Den auf die Verkehrseinheit (Pkm oder Tkm) entfallenden Teil der festen Kosten nennt man die Anteilskosten. In der bekannten Formel von *Saitzew*: $EK = \frac{AK}{z} + SK$ ³⁾ dominieren die An-

¹⁾ Vgl. *R. Metzger*, Die Differentialpreise im Verkehr, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 21, Zürich 1933, S. 331 ff.

²⁾ *H. Staffelbach*, Normalgütertarif und Kostenstruktur der Schweizerischen Bundesbahnen 1904–1920–1937, Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von *M. Saitzew*, Bd. 29, Zürich 1939, berechnete sie für den Durchschnitt der Jahre 1935–1937 bei den Bundesbahnen auf rund 70 %. Von den restlichen 30 % waren nur 1,3 % proportional dem Verkehr veränderlich, während der Anteil der nicht proportional veränderlichen Kosten über 28 % betrug (S. 67 ff.).

³⁾ *M. Saitzew*, Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932; EK = Einheitskosten, AK = Allgemeine Kosten, z = Zahl der Verkehrsleistungen, SK = Sonderkosten (S. 42).

teilkosten ($\frac{AK}{z}$), da die Sonderkosten infolge der technischen Charakteristik und der ökonomischen Struktur der Eisenbahnen sehr gering sind. Für die Tarifbildung ist nun wesentlich, dass mit steigendem Verkehrsvolumen, innerhalb eines gegebenen relativen Intensitätsmaximums, die Anteilkosten und somit auch die gesamten Einheitskosten sinken. Daraus ergibt sich, dass die Eisenbahnunternehmungen ihre Fahrpreise so festzusetzen haben, dass das Verkehrsvolumen möglichst gross wird. Weiter ergibt sich, dass für die Eisenbahnunternehmung schon ein Nutzen entsteht, wenn der für die einzelne Leistung bezahlte Preis die damit verbundenen Sonderkosten übersteigt, was die untere Grenze des Fahrpreises bedeutet. Er deckt dann zwar nicht die gesamten Kosten der betreffenden Verkehrsleistung, hilft aber die Gesamtkosten tragen; er verbilligt durch Erhöhung des Verkehrsvolumens die Selbstkosten für die übrigen Einzelleistungen¹⁾. Feste Kosten erwachsen auch, wenn keine Verkehrsleistungen ausgeführt werden. So ist es immer noch besser, auf einen Teil der festen Kosten zu verzichten als den ganzen Anteil überhaupt zu verlieren.

Die Sonderkosten sind nicht stets gleichbleibend, sondern hängen ab vom Umfang des Grenzverkehrs und dann vom Zeitpunkt der Beförderung. Werden zusätzliche Verkehrsakte noch mit den vorhandenen Verkehrsmitteln ausgeführt, so wird nur mit zusätzlichen Kosten für ein Mehr an Wagen oder an Zügen zu rechnen sein. Wenn aber das relative Intensitätsmaximum überschritten wird, werden die Kosten stufenweise ansteigen. In verkehrsschwachen Zeiten wird die Durchführung zusätzlichen Verkehrs eher möglich sein. Die zusätzlichen Leistungskosten sind nicht genau zu erfassen. Erst die Erfahrung wird zeigen, ob ein Überschuss über die Mehrkosten herausgewirtschaftet werden konnte oder nicht.

Die Nachfrage im Reiseverkehr ist abhängig vom Bedürfnis der Reisenden nach einer Ortsveränderung und wird somit bestimmt durch ihre Wertschätzung, die ihrerseits vom Nutzen abhängt, den diese unmittelbar zu bringen verspricht. Je höher der Nutzen für den Leistungsempfänger ist, desto höher geht seine Wertschätzung. Demzufolge wird er auch gewillt sein, einen dem Nutzen entsprechenden Fahrpreis zu bezahlen, sofern seine Zahlungs-

¹⁾ Vgl. *Saitzew*, a. a. O. S. 43.

fähigkeit ihm dies gestattet. Ein wichtiger Faktor, der die Wertschätzung der Verkehrsleistung mitbestimmt, ist eben die Höhe des verfügbaren Einkommens. Der Reisende wird einen um so höheren Preis für eine Reise zu zahlen bereit sein, je geringer er die Einheit des ihm zur Verfügung stehenden Geldes wertet, und diese Wertung fällt um so geringer aus, je vollständiger die Bedürfnisbefriedigung ist, die ihm sein Einkommen gestattet. Die Wertschätzung wird weiter beeinflusst durch die Qualität der Verkehrsleistung. Die Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit, Regelmässigkeit, Pünktlichkeit und Dichtigkeit des Fahrplans sind dabei die massgebenden Faktoren, die auch die Wahl des Verkehrsmittels mitbestimmen.

Die Wertschätzung für eine Reise wird also von Leistungsempfänger zu Leistungsempfänger verschieden sein. Die Verwaltungen müssen durch ein Abtasten der Zahlungswilligkeit der Verkehrsmittelbenützer diese möglichst vollkommen erfassen, sie gewissermassen mit dem Fingerspitzengefühl richtig einschätzen¹⁾. Der maximale Betrag, den die Transportunternehmung für eine Transportleistung verlangen kann, ist die obere Grenze des Fahrpreises.

Wir haben zu unterscheiden: Reisen als Mittel zum Zweck und Reisen als Selbstzweck. Im ersten Fall hat die Transportleistung an und für sich für den Reisenden gar keinen Wert. Der Wert der Reise wird vielmehr bestimmt durch die Wertschätzung der Bedürfnisbefriedigung am erreichten Aufenthaltsort, während im zweiten Fall der Reisende nur die Transportleistung an sich bewertet. Dies ist z. B. bei Ausflugsrundfahrten der Fall, bei denen kein Aufenthalt stattfindet. Meistens wird aber der Reisende die Reise und die Bedürfnisbefriedigung am Aufenthaltsort zusammen einschätzen.

Von ausschlaggebender Einwirkung auf die Fahrpreise ist neben der Wertschätzung der Reisenden die Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander. Tiefere Fahrpreise der Autocars leiten z. B. den Ausflugsverkehr zum Teil auf dieses Verkehrsmittel. Durch Preiskonzessionen ist es dann den Bahnen in vielen Fällen möglich, Verkehrsverluste zu vermeiden bzw. verlorengegangenen Verkehr zurückzugewinnen.

¹⁾ Vgl. *Staffelbach*, a. a. O. S. 23.

2. Das Interesse der verschiedenen Bahnverwaltungen an der Begünstigung des Fremdenverkehrs

Die Nachfrage im Reiseverkehr ist also abhängig vom Bedürfnis des Reisenden nach einer Ortsveränderung. Dieses Bedürfnis kann beim ungebundenen Fremdenverkehr im Gegensatz zum gebundenen Fremdenverkehr, wo es mehr oder weniger gegeben ist, gesteigert werden. Die Intensität des ungebundenen Fremdenverkehrs hängt von verschiedenen Faktoren ab, so einmal von der allgemeinen Wirtschafts- und politischen Lage, von Ein- und Ausreisebeschränkungen, Visazwang, Devisenbewirtschaftung usw., weiter von der Jahreszeit, vom Wetter, von den Schneeverhältnissen, dann von sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen und vor allem von den Transport- und Aufenthaltskosten. Es ist dabei zu beachten, dass der ungebundene Fremdenverkehr nicht stattfinden muss; er ist also «Kann»-Verkehr. Er kann unterlassen oder durch eine Substitutionsleistung ersetzt werden¹⁾.

Wie wir weiter oben zeigten, haben die Bahnen ein Interesse daran, dass das Verkehrsvolumen innerhalb eines gegebenen Intensitätsmaximums möglichst gross wird. Da gerade beim ungebundenen Fremdenverkehr in vielen Fällen die Höhe der Transportkosten zur Vornahme eines vorübergehenden Ortswechsels in erster Linie entscheidend ist, somit eine Fahrpreismässigung psychologisch sehr günstig auf den Reisenden wirkt – der Entschluss, eine Reise zu unternehmen, fällt um so leichter, je niedriger der Fahrpreis ist –, kann eine Tarifpolitik in diesem Sinn zum gewünschten Erfolg führen.

Die allermeisten Verwaltungen begünstigen denn auch wenigstens die eine oder andere Art des ungebundenen Fremdenverkehrs, wobei aber je nach Charakter und Grösse der Bahn verschiedene Interessen verfolgt werden, die oft schwierig unter einen gemeinsamen Nenner zu bringen sind. Allgemeine Tarifmassnahmen haben auch nicht für jede Bahnunternehmung die gleichen Aus-

¹⁾ Eine Eisenbahnfahrt kann z. B. durch eine Auto- oder Velotour ersetzt werden (Substitution der Verkehrsmittel untereinander); oder der Reisende kann sein Geld zu einem anderen Zweck gebrauchen, z. B. zu einem Theater- oder Kinobesuch, zum Kauf eines Buches, Kauf von Genussmitteln oder Luxusgegenständen usw.; oder er kann eine Spareinlage machen.

wirkungen. Vielfach besteht die Gefahr, dass sich Verkehrsverschiebungen ergeben, dass bei einzelnen Bahnen das Intensitätsmaximum überschritten würde, oder dass sich der «Muss»-Verkehr in so starkem Masse dieser Tarife bedienen könnte, dass grosse Einnahmenausfälle zu befürchten wären.

Für jede Bahnverwaltung stellt sich somit generell die Frage, welchen Verkehr im Rahmen des ungebundenen Fremdenverkehrs sie begünstigen soll. Dabei spielt für die Beurteilung der Aussichten und Möglichkeiten für den Erfolg von solchen Massnahmen das Verhältnis der Transportkosten zu den Aufenthaltskosten eine grosse Rolle.

Beim *Ausflugsverkehr* sind die Transportkosten im Verhältnis zu den Aufenthaltskosten sehr gross. Sie können im Extremfall bei diesem Verkehr bis zu 100% ausmachen, wobei dann solche Reisen reiner Selbstzweck werden. Es bleibt zu berücksichtigen, dass die Wertschätzung der Verkehrsmittelbenützer für Ausflugsfahrten vielfach wegen der mehrmaligen Unternehmung einer solchen Reise in einer Zeitperiode sinkt. Bei Normaltaxen übersteigt der Beförderungspreis oft die Wertschätzung des Leistungsempfängers. Gerade weil die Ausflugsreisen am leichtesten durch eine Substitutionsleistung ersetzt werden können, ist die Gefahr sehr gross, dass solche Fahrten unterlassen werden, wodurch der Transportanstalt ein Einnahmenausfall entsteht. Darum haben sozusagen alle Transportunternehmungen ein Interesse, von sich aus den Ausflugsverkehr besonders zu begünstigen; denn erst durch grössere Fahrpreismässigungen wird für das «breite Publikum» ein Anreiz geschaffen, solche Reisen überhaupt auszuführen. Es ist hingegen aber auch denkbar, dass eine Bahn nahe an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit steht und deshalb kein Interesse an zusätzlichem Verkehr zu reduzierten Fahrpreisen hat.

Beim *Passantenverkehr* im allgemeinen und *Wochenendverkehr* im besonderen sind die Aufenthaltskosten höher als beim Ausflugsverkehr und halten den Reisekosten im Durchschnitt vielleicht etwa die Waage. Wie aus dem Wort Wochenendverkehr schon hervorgeht, werden diese Reisen am Samstag und Sonntag ausgeführt, also zu der Zeit, wo die grosse Masse der arbeitenden Bevölkerung Zeit zum Reisen hat. Für diese ist aber im allgemeinen die Normaltaxe zu hoch, besonders wenn solche Fahrten mehrmals unternommen werden und man bedenkt, dass zu den Reisekosten

noch die Aufenthaltskosten hinzukommen. Auch Wochenendreisen können sehr leicht durch eine Substitutionsleistung ersetzt werden, so dass eine Begünstigung auch im Interesse der meisten Transportunternehmungen im Rahmen des Möglichen, d. h. bis zur Erreichung des Intensitätsmaximums, am Platze ist.

Die zeitweilige Förderung des kurz- und mittelfristigen Erholungs- und Vergnügungsverkehrs eignet sich im allgemeinen zum Ausgleich der saisonalen Welle der Konjunktur, in dem in der verkehrsschwachen Zeit im Winter die Beförderungskapazität vieler Bahnen ungenügend ausgenützt ist. Durch tarifarische Massnahmen während dieser Jahreszeit kann so das Verkehrsvolumen vergrössert werden.

Beim *Ferienverkehr* sind die Aufenthaltskosten wohl immer höher als die Reisekosten. Da diese Reisen in der Regel nur ein- bis zweimal während eines Jahres unternommen werden, ist auch die Wertschätzung für die Reise, die hier im allgemeinen Mittel zum Zweck ist, grösser. Ebenso ist die Gefahr einer Substitution weniger gross. Durch den Ausbau der Feriengesetzgebung mit Gewährung bezahlter Ferien an die Arbeiter wird auch dieser Bevölkerungsschicht die Möglichkeit gegeben, Ferienreisen zu unternehmen. Infolge der beschränkten Mittel ist aber ihre Zahlungsfähigkeit für Ferienreisen nicht gross, so dass neben den Aufenthaltskosten auch die Reisekosten eine Rolle spielen.

Gerade über die Zweckmässigkeit der Begünstigung des Ferienverkehrs gehen die Ansichten der Bahnverwaltungen auseinander. Es stehen sich mehrere Interessentengruppen gegenüber, einmal die der Fremdenverkehrsbahnen, die der Hauptbahnen und schliesslich die der Lokalbahnen. Letztere haben überhaupt kein Interesse an der Begünstigung des Ferienverkehrs, während sich die erstgenannte Gruppe nach Kräften dafür einsetzt, wobei aber oft regionale Sonderinteressen allgemeinen Plänen hindernd im Wege stehen. Ausschlaggebend ist jedoch die Meinung der zweiten Gruppe, indem allgemeine Massnahmen zur Förderung des Ferienverkehrs nur mit der Zustimmung der Bundesbahnen als gewichtigster Interessentin beschlossen werden können. Da die Bundesbahnen aus einer solchen Massnahme Mehrverkehr erhoffen, überwiegen die Interessen der beiden ersten Gruppen, d. h. die Mehrzahl der Bahnen ist der Ansicht, dass der Ferienverkehr im allgemeinen durch Taxermässigungen steigerungsfähig sei.

Für den *Modeverkehr* im besonderen spielen Fahrpreismässigungen keine Rolle, da er nur die oberen, zahlungskräftigen Gesellschaftsschichten umfasst. Da er aber durch die bestehenden Taxermässigungen für den Ferienverkehr begünstigt ist, zieht er mit der Zeit den Massenverkehr an.

Beim *Sportverkehr* ist die Reise meistens nur Mittel zum Zweck, und demzufolge ist die Wertschätzung für die Reise, besonders im Winter, äusserst gering. Der Reisende will möglichst schnell und billig an den Ort gebracht werden, wo er die sportliche Betätigung ausüben kann. Ist der Sportverkehr kurzfristig, d. h. Ausflugs- oder Wochenendverkehr, so sind die Reisekosten höher als die Aufenthaltskosten und vermindern die Wertschätzung des Reisenden oft so stark, dass er auf die Ausübung des Sportes verzichtet. Durch Fahrpreismässigungen kann aber die Wertschätzung gehoben und der Sporttreibende zum Reisen veranlasst werden. Die meisten Transportunternehmungen haben somit von sich aus ein Interesse, diesen Sportverkehr weitgehend zu begünstigen, um so mehr, als gerade der Skisportverkehr mit seinen hohen Nebenauslagen dies besonders zu schätzen weiss. Ist der Sportverkehr langfristig, so spielt die Ermässigung insofern eine Rolle, als weiter entfernte, zur Ausübung eines Sportes günstigere Plätze aufgesucht werden können, ohne dass die Wertschätzung durch zu hohe Transportkosten vermindert wird. Hier ist aber zu sagen, dass sich dabei oft die Interessen der Fremdenverkehrsbahnen selbst überschneiden und sich die eine oder andere Region benachteiligt fühlt.

Auch beim *Studienverkehr* sind die Reisen meistens Mittel zum Zweck. Bei Studienreisen will der Reisende möglichst viel **auf** einmal sehen und lernen. Durch Ermässigungen können solche Reisen verlängert werden. Bei den Reisen der Schüler und Studenten an ihre Schulen sind die Aufenthaltskosten immer viel bedeutender als die Reisekosten. Bei Ferienkursen, die von kürzerer Dauer sind, ist die Höhe des Fahrpreises oft von ausschlaggebender Wichtigkeit für den Besuch oder Nichtbesuch eines solchen Kurses. Durch Begünstigung lässt sich dieser Verkehr zwar etwas vermehren, ist aber für die Bahnen von äusserst geringer Bedeutung.

3. Volkswirtschaftliche Interessen an der Förderung des Fremdenverkehrs durch tarifpolitische Massnahmen

Wie wir am Anfang des vorhergehenden Abschnittes kurz angedeutet haben, hängt die Intensität des ungebundenen Fremdenverkehrs von verschiedenen Faktoren ab, und die tarifarische Begünstigung, die die Bahnen in eigenem, privatwirtschaftlichem Interesse machen, ist denn auch nur *eine* Massnahme zur Förderung des Fremdenverkehrs. Der wichtigste Faktor ist zweifellos die allgemeine Wirtschaftslage. Der Fremdenverkehr reagiert sehr rasch und sehr stark auf die Schwankungen der Marktlage, besonders auf den Niedergang der Konjunktur. Wie aus unseren Ausführungen über die Bedeutung des Fremdenverkehrs ersichtlich ist, ergeben sich daraus nicht nur tiefgreifende Folgen für das ganze Fremdenverkehrsgewerbe, sondern auch für weitere Kreise der Volkswirtschaft. Es werden daher von allen Beteiligten Massnahmen verschiedenster Art zur Förderung des Fremdenverkehrs verlangt. Jede Gruppe verteidigt dabei ihre Sonderinteressen, verlangt Opfer von den andern und vor allem Hilfe vom Staat.

Allgemein fremdenverkehrsfördernde Massnahmen können sein: Publizität und Propaganda, Erleichterung der Einreise (Abschaffung von Visas), Verbesserung der Verkehrsverbindungen, Ausbau und Erneuerung der Unterkunftsstätten, Bau neuer Verkehrsmittel (z. B. Skilifte), Abhaltung von sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen und vor allem Herabsetzung der Pensions- und Fahrpreise. Besonders in Depressionszeiten spielt die letztgenannte Massnahme eine grosse Rolle.

So beschloss der Schweizer Hotelier-Verein im Herbst 1931, unter dem Zwange der Verhältnisse eine Ermässigung von durchschnittlich 10% auf den Winter-Minimalpensionspreisen eintreten zu lassen in der Erwartung, dass auch die am Winterverkehr interessierten Transportunternehmungen und die Warenlieferanten der Hotellerie diesem Beispiel folgen und ihrerseits ebenfalls die Preise um mindestens 10% herabsetzen sollten. Die schweizerischen Transportunternehmungen erklärten sich mehrheitlich bereit, helfend mitzuwirken und setzten im Winter 1931/32 den sog. Ausländerrabatt von 10% in Kraft.

Über die Frage der Wiedergewährung dieses Rabattes im Winter 1932/33 entspannen sich mehr oder weniger heftige Aus-

einandersetzungen zwischen Hotellerie und Bahnen, indem der Hotelier-Verein die Bundesbahnen ersuchte, den Rabatt auf 20% zu erhöhen. Die Bundesbahnen waren jedoch der Ansicht, dass es viel wichtiger wäre, wenn die Hotellerie ihre Preise, insbesondere die sog. Extras, angemessen verbilligen würde; denn der Hauptteil der Auslagen bei einer Schweizerreise entfalle nicht auf die schweizerischen, sondern auf die ausländischen Bahnstrecken und auf die Unterkunft in den Hotels. Hingegen anerkannten sie den propagandistischen Wert der Massnahme und hielten es für ratsam, den Ausländerrabatt für diesen Winter in gleicher Höhe wieder in Kraft zu setzen, um bei der Bekämpfung der Depression im Winterverkehr aus dem Ausland nochmals helfend mitzuwirken.

Im Frühsommer 1933 stellten der Schweizerische Hotelier-Verein und der Schweizerische Fremdenverkehrsverband an die Bundesbahnen das Gesuch, ähnlich wie im Winter auch während der Sommersaison den Ausländern eine ausserordentliche Fahrpreisermässigung zu gewähren. Um den propagandistischen Wert der Massnahme zu erhöhen und um mit dem Ausland in dieser Beziehung Schritt zu halten, schlugen sie eine Erhöhung des Rabattes auf 20 oder 30% vor. Dieses Gesuch wäre wohl wie verschiedene seiner Vorgänger abgewiesen worden, wenn nicht diese beiden Verbände in der Handelsabteilung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes eine starke Rückendeckung gefunden hätten. Diese Instanz unterstützte nämlich diese Eingabe mit allem Nachdruck und hob hervor, dass trotz dem ständigen und aufreibenden Kampf zur Förderung des Warenexportes die bezüglichen Einnahmen immer mehr zurückgingen, und die für die Zahlungsbilanz des Landes erforderliche Erhaltung und Vermehrung des «unsichtbaren Exportes» werde immer notwendiger. Trotz aller Würdigung der Bedeutung der verlangten Massnahme für die Volkswirtschaft und dem lebhaften Wunsch, den Fremdenverkehr in der Depressionszeit möglichst zu fördern, machten die Bundesbahnen geltend, dass sie angesichts ihrer Finanzlage die Verantwortung für eine Tarifmassnahme, die unzweifelhaft erhebliche Einnahmenausfälle zur Folge haben würde, nicht allein auf sich nehmen könnten. Sie verlangten, dass der Bund an die Fahrpreisermässigung einen Beitrag von 50% leiste, falls er auf die Einräumung dieser Vergünstigung dringen sollte. Das Eisen-

bahndepartement anerkannte dieses Verlangen als begründet, die eidgenössischen Räte bewilligten dazu einen Kredit von 1 Mio Fr., und in der Folge wurde im Sommer 1933 der nun auf 30% erhöhte Ausländerrabatt in Kraft gesetzt.

Wir stellen fest, dass so aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen die Bahnen zur Durchführung einer Massnahme veranlasst wurden, die sie von sich aus und ohne Bundeshilfe nicht gemacht hätten. Noch ein weiteres Mal übernahm der Bund den Einnahmenausfall aus einer Tarifmassnahme, um dadurch den Fremdenverkehr zu fördern und so indirekt das in Not sich befindende Fremdenverkehrsgewerbe zu stützen.

Als nach dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges der Zustrom der ausländischen Gäste fast gänzlich versiegte, führten die schweizerischen Transportunternehmungen von sich aus im Sommer 1940 als Kriegsmassnahme das sog. Ferienabonnement zur Förderung des inländischen Fremdenverkehrs ein. Sie versprachen sich von dieser zeitlich auf den Sommer beschränkten Massnahme einen gewissen Mehrverkehr. In zahlreichen Eingaben verschiedener Verbände und Vereine an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement und an die Bundesbahnen wurde im Herbst 1940 der Wunsch und das Begehren ausgesprochen, die Transportunternehmungen möchten durch die Wiederausgabe des Ferienabonnements auch im Winter das ihrige zur Linderung der Notlage der vom Fremdenverkehr abhängigen Wirtschaftszweige beitragen. Die am Ferienabonnement beteiligten Verwaltungen kamen vorerst aber mehrheitlich zum Beschluss, diesen Fahrausweis im Winter nicht auszugeben. Es herrschte die Ansicht vor, dass im Winter die Zahl der Feriengäste kaum stark vermehrt werden könnte. Ausserdem wurde eine Verlagerung des Verkehrs zugunsten der peripher gelegenen Wintersportgebiete befürchtet. Das eidgenössische Amt für Verkehr hatte aber aus den Eingaben den Eindruck gewonnen, dass tatsächlich in vielen Kurgebieten, namentlich aber in Graubünden, eine ausgesprochene Notlage bestehe. Es entschloss sich daher, die Wiederausgabe des Ferienabonnements im Winter 1940/41 dadurch zu ermöglichen, dass der den Transportunternehmungen entstehende Einnahmenausfall bis zum Maximalbetrag von 1 Mio Fr. zu Lasten der Arbeitsbeschaffungskredite übernommen werden sollte. So gaben dann die Transportunternehmungen das Ferienabonnement im Winter 1940/41 auf Kosten

des Bundes heraus, der durch diese Massnahme dem Fremdenverkehrsgewerbe zu helfen bereit war.

Da die verschiedenen Eingaben an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement und an die Bundesbahnen immer von den am Fremdenverkehr interessierten Verbänden und Vereinen ausgingen, und weil hie und da eine solche Eingabe auch Erfolg hatte, kann man von einem gewissen Einfluss dieser Verbände, Vereine und Institutionen auf die Tarifpolitik und die Verkehrspolitik im allgemeinen sprechen. Der Schweizerische Fremdenverkehrsverband, die Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung und indirekt der Schweizer Hotelier-Verein sind im Ausschuss der Verkehrsinteressenten in der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen vertreten, wo alle Tarifmassnahmen behandelt werden. Sie können dort direkt ihre Interessen wahrnehmen.

Zweites Kapitel

Allgemeiner Überblick über die zeitliche Entwicklung der Tarifmassnahmen in spezieller Berücksichtigung des Fremdenverkehrs

I. Tarifgruppen und Tarifarten

Wenn wir das Statistische Jahrbuch der Bundesbahnen oder irgendeinen Geschäftsbericht einer grösseren Bahnunternehmung vornehmen, so finden wir den Personenverkehr nach Tarifgruppen aufgeteilt:

Gliederung des Personenverkehrs nach Tarifgruppen bei den *Bundesbahnen*¹⁾.

Schema 1

I. Einzelreiseverkehr

1. Normale Taxe einfacher Fahrt
 - a) Gewöhnliche Billette
 - b) Reisebureauaufahrtscheine
2. Hin- und Rückfahrt zur normalen Taxe
3. Sonntags- und Ausflugsbillette
4. Rundfahrtbillette
5. Schweizerische zusammenstellbare Billette
6. Internationale zusammenstellbare Billette

II. Gruppenreiseverkehr

7. Gesellschaftsfahrten
8. Schulfahrten
9. Familienbillette

III. Abonnementsverkehr

10. Generalabonnemente
11. Zusammenstellbare Netzabonnemente
12. Abonnemente für halbe Billette
13. Streckenabonnemente
 - a) Allgemeiner Verkehr
 - b) Schüler und Lehrlinge
 - c) Arbeiter

¹⁾ Nach Tab. 23 des Statistischen Jahrbuches der Bundesbahnen.

IV. Übrige Verkehre

14. Militärtransporte mit Gutscheinen
15. Polizeitransporte
16. Supplemente des Zugpersonals
17. Ferienabonnemente
18. Schnellzugzuschläge
19. Verschiedenes

Einzelne dieser Tarifarten, wie z. B. die Streckenabonnemente für Arbeiter, Schüler und Lehrlinge oder die Polizei- und Militärtransporte, haben mit dem Fremdenverkehr überhaupt nichts zu tun und fallen für uns ganz ausser Betracht. Andere Tarifarten werden von ihm in mehr oder weniger erheblichem Masse benützt, ohne dass sie speziell für ihn geschaffen worden wären; wobei aber ganz allgemein gesagt werden muss, dass nicht jeder einzelne Tarif nur für Reisen ganz bestimmten Charakters benützt wird. Tarife, die so in stärkerem Grade vom Fremdenverkehr beansprucht werden, finden im folgenden nebenbei Erwähnung. Wir wollen aber in erster Linie einen Überblick über jene Tarife geben, die Objekt tarifarischer Massnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs sind; denn mit ihnen werden wir uns in den nächsten Kapiteln eingehender zu befassen haben.

Beim *Einzelreiseverkehr* sind vor allem einmal die *Sonntags- und Ausflugsbillette* das Objekt einer tarifarischen Massnahme zur Förderung des Ausflugs- und Wochenendverkehrs. Ebenso dienen die *Rundfahrtbillette* den gleichen Fremdenverkehrsarten, während die *schweizerischen zusammenstellbaren Billette* bzw. das *Ferienbillet* und die *internationalen zusammenstellbaren Billette* haupt sächlich zur Förderung des Ferienverkehrs geschaffen wurden. Es kann oder muss schon in diesem Abschnitt die Frage aufgeworfen werden, ob eigentlich nicht auch die Billette für Hin- und Rückfahrt, die Retourbillette, hier anzuführen sind, d. h. ob sie nicht auch das Objekt einer solchen Massnahme sind. Gewiss wird durch die Ausgabe dieser Billette manche Fremdenverkehrsart, z. B. der Passantenverkehr, sehr gefördert, und dieser Grund war vielleicht gerade für die freiwillige Einführung dieser Billette in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts durch die damaligen Hauptbahnen und für die sehr grosse Erhöhung des Rabattes durch die Centralbahn im Jahre 1896 entscheidend. Anderseits finden aber die Retourbillette, besonders nachdem ihre Gültigkeitsdauer ver-

längert worden war, für fast jeglichen anderen Verkehr Verwendung, der sich sonst der Billette normaler Taxe einfacher Fahrt bedienen müsste, und es fragt sich, ob dabei der «Muss»- oder der «Kann»-Verkehr überwiegt. Auf alle Fälle führt so die Ausgabe der Retourbillette zu einer allgemeinen Senkung des Tarifniveaus, was, vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, von grosser Wichtigkeit ist, besonders in einem Land, wo der Normaltarif einfacher Fahrt relativ hoch ist. Dies dürfte auch der Grund sein, warum die Retourbillette im Jahre 1924 wieder eingeführt wurden. Wir betrachten deshalb diese Tarifart heute nicht mehr als eigentliches Objekt zur tarifarischen Begünstigung des ungebundenen Fremdenverkehrs. Da sich dieser aber doch, in Ermangelung anderer ermässigter Tarife, der Retourbillette in erheblichem Masse bedient und sie deshalb für ihn doch von Bedeutung sind, kommen wir auf sie noch kurz zurück.

Alle beim *Gruppenverkehr* aufgeführten Tarifarten, die *Kollektivbillette für Gesellschafts- und Schulfahrten* und die *Familienbillette*, wurden hauptsächlich zur Förderung des Ausflugsverkehrs, in geringem Umfang auch zur Förderung des Passanten- und Ferienverkehrs geschaffen, gehören also ganz offensichtlich in den Bereich unserer Untersuchungen.

Beim *Abonnementsverkehr* sind nur wenige Tarifarten Objekt tarifarischer Massnahmen in dem uns interessierenden Sinn. Lediglich die Generalabonnemente, und von diesen auch nur eine Art, nämlich die *kurzfristigen Generalabonnemente*, sind eine Massnahme zur Förderung des Passanten-, Ausflugs- und Ferienverkehrs. Ausserdem rechnen wir die *Ferienabonnemente*, die im Schema der Bundesbahnen unter der Tarifgruppe *Übrige Verkehre* figurieren, auch zum Abonnementsverkehr. Sie wurden für den Ferien- und Ausflugsverkehr geschaffen. Andere Abonnementsarten, z. B. die Abonnemente für halbe Billette, langfristige Generalabonnemente usw., können wohl vom Erholungs- und Vergnügungsverkehr auch benützt werden, sind aber hauptsächlich für den Geschäftsverkehr eingeführt worden.

II. Die zeitliche Entwicklung der Tarifmassnahmen

In der Zeit vor dem Aufkommen der Eisenbahnen wickelte sich der Verkehr vor allem auf der Landstrasse und zum Teil auf den Seen, Flüssen und Kanälen ab. Die älteste Verkehrsmittelorganisation ist die Post, und von dieser erhielten die Eisenbahnen Anregungen auf dem Gebiet der Preisbildung¹⁾. Abgesehen von den ausserordentlich stark verkürzten Reisezeiten trat für die Reisen, die nun mit der Bahn ausgeführt werden konnten, infolge niedrigerer Ansätze bei den Eisenbahnen – die sog. reinen Entfernungstarife wurden vorerst beibehalten – eine Verbilligung ein²⁾.

Die ersten in der Schweiz gewährten Taxvergünstigungen gehen nach Angaben im «Reisebegleiter für die Schweiz», so hiess damals der «Bürkli»-Fahrplan³⁾, auf das Jahr 1858 zurück, als die Nordostbahn und die Centralbahn mit der *Ausgabe von Sonntagsbilletten zu ermässigter Taxe* begannen. Auch wurde in diesem Jahre von der Centralbahn bereits eine Art *Gesellschaftstarif* eingeführt. Es ist also der Ausflugs- und Wochenendverkehr, der von den schweizerischen Bahngesellschaften zuerst für ihre Taxermässigungsexperimente ausersehen worden war. Die Ausgabe eines weiteren Fahrausweises zur Förderung des Vergnügungsverkehrs, wie damals der Fremdenverkehr allgemein genannt wurde, erfolgte zwei Jahre später, als die Nordostbahn gemeinsam mit den Vereinigten Schweizerbahnen *feste Rundfahrtbillette* schuf. Mit der Einführung des ersten *gemeinsamen Gesellschaftstarifs* im Sommer 1862 und der erstmaligen Ausgabe von *Retourbilletten* im Winter 1863/64 durch die Nordostbahn – die anderen Bahnen folgten mit der Ausgabe solcher Billette kurz darauf – ist gewissermassen die Einführungsperiode der tarifarischen Begünstigung des Fremdenverkehrs abgeschlossen.

¹⁾ Vgl. O. v. Zwiédineck-Südenhorst, Kritisches und Positives zur Preislehre, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 64. Jahrg., Tübingen 1908, S. 637.

²⁾ Durchschnittliche Posttarife: Coupé: 12,5 Ct./km, Intérieur: 9,3 Ct./km. Taxen der ersten kantonalen Konzessionen (umgerechnet aus dem alten Längenmass Schweizerstunde): 1. Klasse: bis 10,4 Ct./km, 2. Klasse: bis 7,3 Ct./km und 3. Klasse: bis 5,3 Ct./km. Bei Annahme des Coupés als 1. Klasse und des Intérieurs als 2. Klasse betrug die Verbilligung für die verschiedenen Klassen 16,7 %, 20,4 % und 44,1 %.

³⁾ Die erste Ausgabe dieses ältesten schweizerischen Kursbuches erfolgte bereits im Jahre 1856, und seither kamen jedes Jahr 2 bis 3 neue Ausgaben heraus.

Durch Erlass des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 wurde die Konzessionierung Bundessache. So wurde dem Staat eine eingehende Kontrolle über das Tarifwesen eingeräumt. In der *Normalkonzession* von 1873 wurden die Grundtaxen neu festgesetzt¹⁾ und die Bahngesellschaften zu einigen Vergünstigungen, u. a. zur Einräumung einer Ermässigung für die Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tag, verpflichtet.

Seit dem Anfang der achtziger Jahre kam in der Folge eine Reihe von Tarifmassnahmen zur Durchführung, die weit über die konzessionsmässigen Verpflichtungen hinausgingen und von den Bahnen in eigenem Interesse gemacht wurden. Neben den seit dem Sommer 1880 zur Ausgabe gelangenden zusammenstellbaren oder kombinierbaren Rundreisebilletten wurden die verschiedenartigsten Exkursions-, Sonntags-, Saison-Retour-, Rundfahrtbillette usw. eingeführt. Dies führte zu einer grossen Unübersichtlichkeit, und das Eisenbahndepartement unternahm Schritte im Sinne einer Vereinheitlichung bezüglich der Festsetzung der Ermässigung und Gültigkeitsdauer, jedoch ohne Erfolg.

Die auf den 1. Januar 1896 erfolgte freiwillige *Herabsetzung der Retourtaxen* der Centralbahn hatte bedeutende Rückwirkungen auf das schweizerische Tarifwesen, indem einmal der gemeinsame Gesellschaftstarif der schweizerischen Bahnen auf dem Centralbahnnetz hinsichtlich der Retourfahrten oft unterboten wurde durch die Taxen der Retourbillette. Sodann erhöhte die Gotthardbahn ebenfalls ihren Rabatt auf den Retourtaxen, und schliesslich wurde ungefähr dieses Taxniveau später von den Bundesbahnen übernommen. Vorher kamen aber noch im Jahre 1898 die *schweizerischen Generalabonnemente* erstmals zur Ausgabe, veranlasst durch die Einführung von Kilometerheften in Baden und von sog. Landeskarten in Württemberg.

Mit der *Verstaatlichung* der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen auf den 1. Januar 1902, der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1903 und der Gotthardbahn im Jahre 1909 trat für die Mehrzahl der von den Bundesbahnen berührten Gegenden eine gewisse Verbilligung der Fahrpreise, nament-

¹⁾ Die neuen Grundtaxen für gewöhnliche Billette einfacher Fahrt betrugen: 1. Klasse: 10 Ct./km, 2. Klasse: 7 Ct./km und 3. Klasse: 5 Ct./km. Der Retourrabatt betrug 20 %.

lich hinsichtlich der Retourtaxen ein¹⁾). Die Bundesbahnen wurden verpflichtet, die Generalabonnemente beizubehalten und für den Rundreiseverkehr sowie für Gesellschaften und Schulen besondere Ermässigungen zu gewähren. In Wegfall kamen die regulären Sonn- und Festtagsbillette.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges endigte diese Periode der tarifarischen Begünstigung des Fremdenverkehrs. So erfolgte bei der Tarifrevision vom 1. Mai 1915 eine Herabsetzung des Rabattes auf Retourbilletten, und in der Folge musste auch das Taxschema des Gesellschaftstarifs geändert werden. Dem noch mässigen ersten Kriegszuschlag vom 1. Oktober 1916 folgte am 15. März 1917 ein höherer zweiter²⁾). Mit einer Reihe anderer Massnahmen zur Einschränkung des Kohlenverbrauches wurde durch den Bundesratsbeschluss vom 28. Juli 1917 die Aufhebung der kurzfristigen Generalabonnemente und die Sistierung des Gesellschaftstarifs verfügt. Ausserdem durften auf den mit Dampf betriebenen Strecken keine Extrazüge mehr ausgeführt werden. Mit dem Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1917 wurden auch die übrigen ermässigten Taxen, zur Drosselung des nicht unbedingt notwendigen Verkehrs, aufgehoben, so die Sonn- und Rundfahrtbillette und auch die Retourbillette. Mit der Einführung von Schnellzugszuschlägen und der teilweise gänzlichen Einstellung des Eisenbahnverkehrs an Sonntagen wurde der Fremdenverkehr nicht nur besonders verteuert, sondern zum Teil geradezu verunmöglicht.

Die Periode der gänzlich ungenügenden Kohlenversorgung, die der Verkehrsentfaltung Fesseln angelegt hatte und die Tarifpolitik der Bahnen auf eine gewisse Verkehrseinschränkung hinwies³⁾, jedoch unter Schonung des gebundenen Verkehrs, ging im Juli 1919 zu Ende. Durch den Wiedereintritt freier Kohlenversorgungsverhältnisse war den Bahnen die Möglichkeit gegeben, ihre Zugleistungen wieder zu vermehren. Man hätte nun annehmen können,

¹⁾ Das Tarifgesetz der Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 sah folgende Maximalsätze vor: für einfache Fahrt pro km: 1. Klasse: 10,4 Ct., 2. Kl.: 7,3 Ct., 3. Kl.: 5,2 Ct.; für Hin- und Rückfahrt pro km: 1. Kl.: 15,6 Ct., 2. Kl.: 10,0 Ct. und 3. Kl.: 6,5 Ct.

²⁾ Der erste Kriegszuschlag betrug 5 Ct. auf Taxbeträgen von 50 bis 95 Ct. und 10 Ct. auf solchen von über 1 Fr.; der zweite 20 Ct. auf jeden ganzen Franken des Taxbetrages.

³⁾ Die Leistungen der Reisezüge der Bundesbahnen gingen von 1914 auf 1918 tatsächlich um mehr als 66 % zurück.

dass mit diesem Zeitpunkt sofort die Tarife in ihrer früheren Form wieder in Kraft gesetzt worden wären, wenn auch infolge der gestiegenen Kosten mit erhöhten Ansätzen. Dem war aber zunächst nicht so. An leitender Stelle war man der Ansicht, dass die Vielgestaltigkeit der Tarife nicht zweckmässig sei, und man versuchte, die durch den Krieg erreichte Vereinfachung der Tarife zu erhalten, unter Hintansetzung der aus den Gesetzen der Preisbildung im Verkehr sich ergebenden Folgerungen. Lediglich für *Gesellschafts- und Schulfahrten* wurde, offenbar weil es nun einmal im Transportreglement stand, eine bescheidene Ermässigung wieder eingeführt. Durch die allgemeine Preissteigerung vergrösserten sich jedoch in der Folge die Passivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen der Bahnen zusehends. So sahen sie sich gezwungen, eine weitere Tarifierhöhung vorzunehmen, die auf den 1. August 1920 in Kraft trat¹⁾. Damit hatten diese ihren Höhepunkt erreicht.

Unter dem Einfluss der Krise von 1920/21 sahen sich jedoch die Bahnverwaltungen bald veranlasst, eine Änderung ihrer Tarifpolitik eintreten zu lassen; denn durch die allgemeine Preissenkung, die auch zu einer Verringerung der Löhne führte, verschlechterte sich das Verhältnis zwischen der Kaufkraft der Bevölkerung und den Fahrpreisen. Um den dadurch verursachten Verkehrstiefstand zu beheben²⁾ und dem allgemeinen Verlangen nach einem Tarifabbau entgegenzukommen, beschlossen die Bahnen, «Tarifmassnahmen zur Wiederbelebung des Verkehrs und zur Hebung der Krise in Handel, Industrie und Gewerbe» durchzuführen. Für den Personenverkehr wurden folgende Massnahmen erwogen: Ausgabe von Sonntagsbilletten und festen Rundfahrtbilletten, Wiedereinführung von zusammenstellbaren Billetten, Ermässigung der Schnellzugszuschläge für längere Strecken, Ermässigung der Fahrpreise für Gesellschaften und Schulen, ferner die Veranstaltung von Vergnügungszügen zu ermässigten Preisen, Ermässigung der Generalabonnemente und der Minimaltaxen für Extrazüge usw.

¹⁾ Die neuen km-Sätze der Bundesbahnen betrugen nun: 1. Kl.: 16,5 Ct., 2. Kl.: 11,5 Ct. und 3. Kl.: 7,5 Ct. Die übrigen Bahnunternehmungen konnten folgende Zuschläge auf ihren konzessionsmässigen Taxen erheben: in der 1. Kl.: 60 %, in der 2. Kl.: 55 % und in der 3. Kl.: 45 %. Dadurch ergab sich gegenüber 1914 eine Verteuerung bis zu 200 %. Vgl. *Fischer*, a. a. O. S. 120.

²⁾ Die Zahl der Pkm war von 1920 auf 1921 um 8 % zurückgegangen.

Zur Durchführung gelangten im Jahre 1921 jedoch nur eine *Erhöhung der Ermässigung für Gesellschaften und Schulen* und die *Wiederausgabe von festen Rundfahrtbilletten*. Zur versuchsweisen Einführung von Sonntagsbilletten, wie sie von den Privatbahnen und dem Post- und Eisenbahndepartement befürwortet wurde, konnten sich die Bundesbahnen nicht entschliessen, trotzdem diese Massnahme geeignet gewesen wäre, der bedrohlichen Autokonkurrenz und der Abwanderung in gewisse, durch Valutaverhältnisse begünstigte ausländische Grenzgebiete sowie der Ablenkung des Sonntagsverkehrs auf Privatbahnen, die bereits wieder Sonntagsbillette eingeführt hatten, entgegenzuwirken. Die Bundesbahnen befürchteten, neben einem finanziellen Misserfolg, dass mit der Ausgabe von Sonntagsbilletten die Wiedereinführung von ermässigten Retourbilletten präjudiziert würde. Hinsichtlich der Autokonkurrenz waren sie damals übrigens der Ansicht, dass wohl anzunehmen sei, dass sie bezüglich der Personenbeförderung im grossen und ganzen doch vorübergehender Natur wäre, wenigstens soweit es sich um Verkehr handle, der für die Bahn überhaupt in Betracht fallen könne¹⁾.

Das Jahr 1922 brachte dann die *Wiedereinführung der zusammenstellbaren Billette* und eine *Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen*, der eine weitere Verbilligung dieser Fahrpreise mit sich brachte. Auch wurden die *15- und 30tägigen Generalabonnemente* wieder eingeführt. Die Bundesbahnen machten Versuche mit sog. *Verwaltungsextrazügen*. Es wurde aber auch mit der Ausgabe von *Sportretourbilletten* zur Belebung des Wintersportverkehrs ein erster Schritt zur Wiedereinführung von allgemeinen Sonntags und Retourbilletten gemacht. Mit diesen Tarifmassnahmen zur Wiederbelebung des Verkehrs bekannten sich die Bahnen zur Wiederaufnahme der betriebsökonomischen Tarifpolitik, wie sie vor dem ersten Weltkrieg bestanden hatte.

Aus politischen Gründen, um Begehren der Kantone Genf und Tessin zu entsprechen, führten die Bundesbahnen auf den 1. April 1922 für Entfernungen von 300 und mehr km einen *Fernrabatt*

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 21. Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten vom 29. Juli 1921, S. 26.

ein¹⁾. Dieser hatte für den Fremdenverkehr der peripheren Gebiete grössere Bedeutung, da dadurch das Staffeltarifprinzip, wenn auch nicht in ausgesprochenem Masse, im schweizerischen Personenverkehr Eingang fand.

Ständig sich mehrende Klagen über zu hohe Taxen aus allen Kreisen der Wirtschaft, durch die mit aller Energie ein Abbau der Fahrpreise verlangt wurde, veranlassten das Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1923, die Möglichkeit eines allgemeinen Abbaues der Tarife zu prüfen. Die beteiligten Bahnen sprachen sich jedoch dahin aus, dass ihre finanzielle Lage eine allgemeine Herabsetzung der Taxen noch nicht gestatte²⁾. Hingegen entspräche die Wiedereinführung von ermässigten Retourbilletten am besten den laut gewordenen Wünschen, und diese Massnahme würde von der Öffentlichkeit auch allgemein erwartet³⁾. So erfolgte denn auf den 1. Januar 1924 die *Wiedereinführung der Retourbillette*. Gleichzeitig wurden zur Wiederherstellung des früheren Klassenverhältnisses die km-Sätze für die Billette einfacher Fahrt in den Polsterklassen herabgesetzt⁴⁾. Mit der Durchführung dieser Massnahme waren die meisten tarifarischen Begünstigungen, die vor dem ersten Weltkrieg bestanden hatten, wenn auch in anderer Höhe, wieder in Kraft gesetzt worden. Mit der *Organisation von bahnseitig organisierten Verwaltungsextrazügen* wurde bereits ein Schritt in einer neuen Richtung getan. Ebenfalls eine Begünstigung des Fremdenverkehrs stellte die Massnahme dar, dass an Sonntagen die *Beförderung von Autos durch den Gotthard- und Simplontunnel*

1) Er betrug 20 % und hatte Rückwirkung ab 211 km. Über den Aufbau dieses etwas unebenen Staffeltarifs siehe mehr bei *W. Fischer*, Von den Fahrpreisen der schweizerischen Transportanstalten, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Bd. III, Verkehrsmittel und Fremdenverkehr, Zürich 1943, S. 58.

2) Tatsächlich betrug laut Statistisches Jahrbuch der Bundesbahnen der Fehlbetrag dieser Unternehmung im Jahre 1922 noch Fr. 45 513 679.

3) Vgl. das Protokoll der 25. Kommerziellen Konferenz vom 15. März 1923, S. 66.

4) Die Grundlagen des neuen Taxschemas der Bundesbahnen waren nun:

	<i>Einfache Fahrt:</i>			<i>Hin- und Rückfahrt:</i>		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Grundtaxen: Ct. pro km						
1–210 km:	15,0	10,5	7,5	24,0	16,8	12,0
211–299 km: Rückwirkung und Abstufung der Taxen für 300 km						
300 und mehr km:	12,0	8,4	6,0	19,2	13,4	9,6

als *Gepäck oder Expressgut* gestattet wurde. Nur die Ausgabe von besonderen Sonntagsbilletten durch die Bundesbahnen blieb einstweilen unausgeführt, wenn auch verschiedene Privatbahnen bereits wieder solche besaßen.

Aber die häufigen Klagen über zu hohe Eisenbahnfahrpreise und der Ruf nach allgemeiner Ausgabe von Sonntagsbilletten verstummten nicht. Die unbefriedigenden Ergebnisse des Personenverkehrs im Jahre 1926 veranlassten die Bundesbahnen, die Frage zu prüfen, ob es angezeigt erscheine, Massnahmen im Sinne einer Preisermässigung zur Belebung des Personenverkehrs zu ergreifen. Da diese jedoch keine wesentlichen Mindereinnahmen zur Folge haben durften, allgemein wirksame Fahrpreisermässigungen nach der Ansicht der Bundesbahnen daher nicht in Frage kamen, anderseits die hohen Fahrpreise hauptsächlich auf die Ausführung von Familienfahrten einen hemmenden Einfluss ausübten, schien es ihnen angezeigt, für solche Fahrten eine besondere Ermässigung einzuräumen¹⁾. So wurde 1928 ein erster Tarif für Familienbillette ausgearbeitet, der aber wegen Einspruch des Verwaltungsrates der Bundesbahnen nicht zur Einführung kam.

Die Bundesbahnen hatten mit ihrer Annahme aus dem Jahre 1921, dass die Autokonkurrenz im Personenverkehr nur vorübergehender Natur sei, Unrecht. Besonders im Gesellschaftsverkehr machte sie sich bemerkbar, wo 1926 aus diesem Grunde ein Verkehrsrückgang zu verzeichnen war. So wurden im Frühjahr 1927 grössere Bundesbahn-Stationen versuchsweise beauftragt, sich mit der *Organisation von Gesellschaftsreisen* zu befassen, um den Reiseverkehr zu fördern und der Autokonkurrenz nach Möglichkeit entgegenzutreten. Die Veranstaltung solcher Reisen fand beim Publikum Anklang, so dass die Massnahme beibehalten und weiter ausgebaut wurde. Bei dieser und anderen Gelegenheiten zeigte sich im Verlaufe der Zeit, dass der Tarif für Gesellschaften und Schulen revisionsbedürftig geworden war. Bei kleinen Gesellschaften machte sich besonders die Autokonkurrenz bemerkbar, und so erfolgte im Jahre 1929 eine *Neuausgabe des Gesellschaftstarfs*. Aus dem gleichen Grund geschah auch die Einführung von *achtägigen Generalabonnementen*.

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 33. Kommerziellen Konferenz vom 24. Februar 1928, S. 25.

Dem Ruf nach der Ausgabe von Sonntagsbilletten wurde seitens der Bundesbahnen auf den Winter 1929/30 nun doch in der Weise Rechnung getragen, dass nach einer Anzahl von Wintersportplätzen *Wintersportbillette* zur Ausgabe kamen, nachdem schon in den zwei vorhergehenden Wintern *Spezialbillette nach Gebieten mit grossem Sportverkehr* bestanden hatten. Aus Anlass der 50- bzw. 25jährigen Jubiläen für die *Linien des Gotthard und des Simplon* wurde für Schülerreisen, die wenigstens einmal durch den Gotthard- oder Simplontunnel führten, vom 1. Mai 1930 bis Ende 1932 eine besondere Ermässigung auf den Schulfahrtstaxen gewährt¹⁾. Auf Mitte Februar 1931 traten die schweizerischen Transportanstalten der internationalen Vereinbarung über *Fahrvergünstigungen für den Besuch von Ferienkursen an Universitäten* bei. Die Bundesbahnen kamen bei der nochmaligen Prüfung der Frage einer besonderen Taxvergünstigung für Familien wiederholt zum Schlusse, dass eine grundsätzliche Berechtigung einer solchen Ermässigung bestehe²⁾. Es wurden mehrere Entwürfe ausgearbeitet und dann schliesslich im Jahre 1931 ein *Tarif für Familienbillette* eingeführt. Dies geschah trotz den Bedenken einiger privaten Transportanstalten, die mit der Einführung von Familienbilletten lieber so lange zuwarten wollten, bis die schweizerische Hotellerie durch einen Preisabbau ihrerseits dazu beigetragen hätte, den Fremdenverkehr zu fördern. Da sich inzwischen schon die ersten Auswirkungen der Weltwirtschaftsdepression bemerkbar gemacht hatten.

Diese waren denn auch in erster Linie die Ursache für die Gewährung einer *Fahrpreisermässigung für Ausländer*, die erstmals in der Wintersaison 1931/32 zur Ausrichtung kam. Eine Verlängerung dieser Massnahme auch auf die Frühjahrssaison 1932 wurde von den Bahnen abgelehnt, diese jedoch auf den Winter 1932/33 wieder in Kraft gesetzt. Neue Gesuche um Ausdehnung der Vergünstigung auf den Frühling 1933 hatten wiederum keinen Erfolg. Erst als der Bund den Bahnen einen Beitrag an den Einnahmen-

¹⁾ Auf der Gesamtheit der in das Kollektivbillet einbezogenen Strecken wurde nur die Hälfte der tarifmässigen Schulfahrtstaxe berechnet. An Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen sowie in den Monaten Juli und August war diese Vergünstigung jedoch ungültig.

²⁾ Vgl. das Protokoll der 38. Kommerziellen Konferenz vom 5. Dezember 1930, S. 15.

ausfall versprach, erfolgte im Sommer 1933 eine Ausdehnung und gleichzeitige Erhöhung des Ausländerrabattes.

Das Jahr 1933 brachte neben der Zulassung der *Verlängerungsmöglichkeit für Retour- und Rundreisebillette* einen neuen Fahrtausweis, nämlich ein *Ferienabonnement*, das im Berner Oberland erstmals zur Ausgabe kam. Um dem Reiseverkehr im Herbst, d. h. zur Zeit des schwächer werdenden Verkehrs, einen besonderen Impuls zu geben und gleichzeitig für das Reisen mit der Bahn im allgemeinen zu werben, beantragten die Bundesbahnen die Veranstaltung einer «*Schweizer Reiseweche*», die dann vom 30. September bis 9. Oktober 1933 stattfand ¹⁾. Sodann erfolgte auf den Winter 1933/34 die Umwandlung der Wintersportbillette in allgemeine *Winter-Wochenendbillette*, die nach allen Stationen zur Ausgabe kamen. Zur Förderung des Frühjahrsskilaufs wurden von Ende März bis Ende April besondere *Winterend-Sportbillette* ausgegeben. Vom Winter 1933/34 an kam der Ausländerrabatt auch auf den Kollektiv- und Familienbilletten zur Ausrichtung.

Als weitere verkehrspropagandistische Tarifmassnahme wurde von schweizerischen Transportunternehmungen die Veranstaltung einer «*Jugend-Reiseweche*» beschlossen und diese unter Berücksichtigung der Frühlingferien vom 7. bis 22. April 1934 abgehalten ²⁾. Eine zweite «*Schweizer Reiseweche*» kam vom 2. bis 10. Juni 1934 zur Durchführung ³⁾. Im Gegensatz zu den Bahnen führte die *Post* auf ihren Linien mit der Einführung eines Staffeltarifes im Jahre 1934 einen allgemeinen Taxabbau durch, nachdem sie schon seit 1925 Retourbillette, seit 1928 Gesellschaftsbillette, seit 1929 Ausflugsbillette, seit 1931 Wintersportbillette und seit 1932 Schulfahrtsbillette ausgegeben hatte. Auf den Winter 1934/35 erfolgte die Umbenennung der Winter-Wochenendbillette unter Ausdehnung der Ausgabezeit in *Sonntagsbillette*. Im Falle der Annahme des Verkehrsteilungsgesetzes, das die Konkurrenz zwischen

¹⁾ Die während dieser Zeit ausgegebenen Billette einfacher Fahrt berechtigten zur Gratisrückfahrt.

²⁾ Jeder Reisende, der während dieser Zeit ein Billet zur ganzen Taxe löste, konnte einen Jugendlichen bis zum 16. Altersjahr oder zwei Kinder bis zu 12 Jahren taxfrei mitnehmen.

³⁾ Die Vergünstigung bestand wie bei der ersten Reiseweche darin, dass mit Billetten einfacher Fahrt die Gratisrückreise ausgeführt werden konnte. Die Reisewechebillette hatten diesmal aber eine Gültigkeit von 10 Tagen, mit der einzigen Einschränkung, dass die Hinfahrt spätestens am letzten Tag der Reiseweche erfolgen musste.

Bahn und Auto regeln sollte, sahen die Bundesbahnen sogar die ganzjährige Ausgabe von Sonntagsbilletten vor. Ferner sollte im Reisegepäckverkehr ein Freigewicht gewährt werden. Nach der Ablehnung dieses Gesetzes am 4./5. Mai 1935 kamen diese Massnahmen nicht zur Durchführung.

Im Frühjahr 1935 wurde die «Hotelplan»-Genossenschaft gegründet mit dem Zweck, die schwer darniederliegende Hotellerie zu beleben und damit die schweizerischen Fremdenverkehrsinteressen im weitesten Sinne des Wortes zu fördern. Ein Programmpunkt des Hotelplans war die *Einführung von regionalen Ferienabonnements*, die dann auch in verschiedenen Regionen zur Ausgabe gelangten, ein anderer die Abgabe von verbilligtem Benzin an ausländische Automobilisten, der auch zur Durchführung kam.

Als weitere Massnahme zur Bekämpfung der Automobilkonkurrenz im Gesellschaftsverkehr erfolgte im Jahre 1936 die *Schaffung eines temporären Anhangs zum Gesellschaftstarif*, durch den die eintägigen Gesellschaftsfahrten besonders begünstigt wurden. Diese auf den Sommer 1936 befristete Massnahme wurde dann aber nicht ausser Kraft gesetzt, sondern bis auf weiteres stehen gelassen. Der Vorschlag des Hotelplans zur Einführung eines «Passepartout» für die Bergbahnen und Schiffe in der ganzen Schweiz sowie der Vorschlag der Verkehrszentrale zur Schaffung eines Ferien-Generalabonnements fanden bei den in Betracht kommenden Verwaltungen keine Zustimmung.

Trotz der auf den 26. September 1936 erfolgten Abwertung des Schweizerfrankens, die für die Mehrzahl der Auslandsgäste eine wesentliche Verbilligung des Aufenthaltes in der Schweiz brachte, blieb die Fahrpreismässigung für Ausländer weiter in Kraft. Der günstigste Moment für die Abschaffung einer Massnahme, die manche Inländer als ungerecht empfanden, wurde verpasst. Für weitere Tarifexperimente des Hotelplans, der zu Beginn des Jahres 1937 eine schweizerische Ausflugskarte «Gipfel und Höhe» und zu Beginn des Jahres 1938 ein «Schweizer Alpen-Passepartout» propagierte, waren die Bahnen nicht zu haben.

Im Jahre 1938 befassten sich die schweizerischen Transportunternehmungen mit der *Frage einer Taxrevision* im Sinne eines Abbaues der Personen- und Gepäcktarife. Die Bundesbahnen machten einen Vorschlag, der die Beseitigung der Sonntags- und Familienbillette vorsah; dafür sollte bei den Billetten einfacher

Fahrt der km-Satz von 300 und mehr km¹⁾ für alle Entfernungen übernommen und der Retourrabatt erhöht werden²⁾. Ausserdem traten sie für Verbilligung und Vereinfachung des Schnellzugszuschlages und für eine Änderung des Preisverhältnisses zwischen den drei Wagenklassen³⁾ sowie für die Abschaffung des Ausländerabattes ein. Die Privatbahnen glaubten nicht so weit gehen zu können. Vor allem wollten sie die Taxen einfacher Fahrt bis 150 km nicht ermässigen, dafür den Rabatt der Retourbillette stärker erhöhen⁴⁾ und die Sonntagsbillette und den Ausländerrabatt beibehalten. So führten die Verhandlungen über diesen Taxabbau zu Schwierigkeiten, und die Durchführung der Personentarifreform auf das Frühjahr 1939 wurde unmöglich.

Für den Besuch der schweizerischen Landesausstellung 1939 sah man verschiedene Erleichterungen vor, u. a. wurde die Ausgabe eines besonderen *Landesausstellungsabonnements* beschlossen. Als Gegenstück zu diesem, das für die Automobilisten wenig interessant war, gaben die schweizerischen Bergbahnen im Sommer 1939 ein *Halbtaxabonnement für schweizerische Bergbahnen* heraus.

Man könnte annehmen, dass mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges die Bahnverwaltungen wie im ersten Weltkrieg mit ihrer Tarifpolitik wieder auf eine Verkehrseinschränkung hätten hinzielen müssen. Dank der Elektrifikation des grössten Teiles des Eisenbahnnetzes war es aber möglich, neben dem Militärverkehr den Zivilverkehr im bisherigen Umfang reibungslos zu bewältigen, ihn sogar in ausserordentlichem Mass zu steigern. Der Plan der Tarifreform wurde jedoch durch den Krieg undurchführbar. Angesichts der starken Preissteigerung musste man zufrieden sein, dass vorerst von einer allgemeinen Tarifierhöhung abgesehen werden konnte. Im Gegenteil wurde mit der Einführung des *Ferienabonnements für halbe Billette* auf den 1. Mai 1940 eine weitere Ermässigung der Fahrpreise für Ferienreisen gewährt. Dieses als ausgesprochene Kriegstarifmassnahme gedachte Abonnement, das der Hotellerie das Durchhalten durch die Kriegszeit erleichtern sollte, war zuerst nur für den Sommer gedacht. Nachdem sich jedoch der Bund im Winter 1940/41 bereit erklärt hatte, diesen

¹⁾ 6 Ct./km.

²⁾ Von 20 auf 25 %.

³⁾ Abänderung des bisherigen Verhältnisses von 1:1,4:2 in 1:1,33:1,66.

⁴⁾ Auf 30 %.

Fahrausweis für einmal auf seine Kosten herauszugeben, d. h. für die Kosten des Tarifaufalles aufzukommen, kam das Ferienabonnement in der Folge auch im Winter zum Verkauf.

Aus Anlass der 650-Jahrfeier der schweizerischen Eidgenossenschaft wurde den Schulen im Sommer 1941 eine ausserordentliche Taxermässigung gewährt. Einem Vorschlag der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung zur Einführung eines billigen Kilometerabonnements und einem weiteren Vorschlag des Vorstehers des Post- und Eisenbahndepartements auf Schaffung eines kurzfristigen Jubiläumsabonnements versagten die Bahnverwaltungen ihre Zustimmung. Hingegen gewährten sie eine besondere Vergünstigung für Gesellschaftsreisen, wobei gleichzeitig der temporäre Anhang des Gesellschaftstarifs aus dem Jahr 1936 «vorübergehend» ausser Kraft gesetzt wurde, d. h. nachher nicht wieder zur Einführung kam.

Am 15. Juni 1941 traten Bestimmungen in Kraft, wodurch für den *Besuch von Ferienkursen an Hoch- und Mittelschulen eines anderssprachigen Landesteils* eine besondere Fahrpreismässigung eingeführt wurde¹⁾. Da der internationale Verkehr als Folge des Krieges fast gänzlich unterbunden blieb, wurde auf Ende Oktober 1941 die Fahrpreismässigung für Ausländer aufgehoben, und auf den 1. Januar 1942 erfolgte auch die vollständige Einstellung der Ausgabe von internationalen zusammenstellbaren Billetten. Hingegen erfuhr der innerschweizerische Fremdenverkehr durch die *Aufhebung der Entfernungszuschläge* im internen Personen- und Gepäckverkehr der Bundesbahnen auf den 1. Januar 1943 insofern eine Begünstigung, als die Fahrpreise nach dem Tessin, dem Jura, dem Zürcher Oberland und dem Brüniggebiet dadurch verbilligt wurden.

Nachdem schon in den Jahren 1942 und 1943 einzelnen, mit festen Brennstoffen arbeitenden Gesellschaften erlaubt worden war, Taxzuschläge zu berechnen²⁾, gestattete der Bundesrat mit Beschluss vom 24. Dezember 1943 den seiner Aufsicht unterstellten Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen allgemein solche zu erheben. So wurden denn auf den 1. April 1944 von den meisten

¹⁾ 50 % auf den Taxen einfacher Fahrt.

²⁾ Z. B. der Dampfschiffgesellschaft Untersee und Rhein ab 1. Juni 1942, oder der Dampfschiffgesellschaft Vierwaldstättersee ab 1. November 1943.

Transportunternehmungen Kriegs-Taxzuschläge eingeführt¹⁾. Wegen der gebotenen Eile und auch wegen der Ungewissheit der weiteren Entwicklung kam eine Änderung der km-Sätze vorläufig nicht in Betracht. Als weitere Erleichterung für Familienreisen erfolgte die *Heraufsetzung der Altersgrenze* für taxfrei reisende Kinder und für zur halben Taxe zu befördernde Jugendliche.

Nach Kriegsende blieb die tarifarische Situation vorerst unverändert. Trotz dem Wiedereinsetzen der Automobilkonkurrenz gingen die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Jahre 1946, dank der anhaltenden guten Wirtschaftslage und der nach wie vor grossen Reiselust der Bevölkerung sowie dem Wiederaufleben des internationalen Reiseverkehrs, nicht zurück, so dass sich die geplante Tarifrevision noch nicht geradezu aufdrängte, jedoch von den Bahnen in abgeänderter Form in Vorbereitung genommen wurde. So arbeiteten die Bundesbahnen im Winter 1946/47 ein *neues Normaltaxschema* aus, das Gegenstand von Verhandlungen war und schliesslich auf den 1. Februar 1948 auch in Kraft trat.

Vorgängig dieser Massnahmen erfolgte auf den 1. April 1947 die Ersetzung des Ferienabonnements durch das *Ferienbillet*, das eine Kombination zwischen dem Ferienabonnement und dem zusammenstellbaren Billet darstellt. Dies war deswegen dringlich, weil das Ferienabonnement sich zum Verkauf im Ausland nicht eignete und das zusammenstellbare Billet den Anforderungen nicht mehr genügte, so dass seine Aufhebung am Platze war. Ebenfalls auf den 1. April 1947 wurde eine *Neugestaltung des Familienbillet-tarifs* durchgeführt. Anlässlich des 100jährigen Eisenbahnjubiläums gewährten die meisten schweizerischen Transportunternehmungen im Sommer 1947 den Schulen eine besondere *Jubiläumsermässigung*.

Indem durch die Inkraftsetzung des neuen Normaltaxschemas ein systematischer und ausgeprägter Staffeltarif zur Einführung kam, der Schnellzugzuschlag beseitigt und der Retourrabatt

¹⁾ Für Billette einfacher Fahrt wurde der Zuschlag auf 20 % oder höchstens Fr. 3.— in der 1. Kl., Fr. 2.10 in der 2. Kl. und Fr. 1.50 in der 3. Kl. festgesetzt; für Retour- und Rundfahrtbillette auf 10 % oder höchstens Fr. 2.40 in der 1. Kl., Fr. 1.70 in der 2. Kl. und Fr. 1.20 in der 3. Kl., während für die schweizerischen zusammenstellbaren Billette diese Höchstzuschläge als feste Taxzuschläge eingerechnet wurden. Für Kollektivbillette galten die gleichen Zuschläge. Hingegen verzichtete man bei den Familienbilletten, beim Ferienabonnement und beim Schnellzugzuschlag auf diesen Kriegs-Taxzuschlag.

erhöht wurde¹⁾, ergeben sich Taxänderungen, die gerade für den Fremdenverkehr von grosser Bedeutung sind. Hauptsächlich erfährt der Fernverkehr dadurch eine besondere Begünstigung²⁾. Mit der Durchführung der ganzen Personentarifreform, die bis zum 1. Mai 1948 beendet sein soll, werden weitere für den Fremdenverkehr wichtige Tarifänderungen in Kraft gesetzt. Vor allem wird das neue *kurzfristige Generalabonnement mit aufgelockerten Geltungstagen und zusätzlichem Halbtaxbereich* geeignet sein, dem Fremdenverkehr neuen Aufschwung zu geben.

¹⁾ Die neuen Grundtaxen betragen:

	<i>Einfache Fahrt:</i>			<i>Hin- und Rückfahrt:</i>		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
1–150 km (Ct./km) . .	20,0	14,0	10,0	30,0	21,0	15,0
151–200 km (Ct./km) . .	12,0	8,4	6,0	18,0	12,6	9,0
über 200 km (Ct./km) . .	8,0	5,6	4,0	12,0	8,4	6,0

Der Retourrabatt beträgt 25 %.

²⁾ Bei 300 km ergibt sich eine Verbilligung von 27 %, bei 400 km eine solche von 35 %.

Drittes Kapitel

Tarifarische Massnahmen zur Förderung des Gruppenverkehrs

I. Familienbillette

Der Wunsch nach Familienbilletten wurde in den zwanziger Jahren öfters erhoben, und zwar besonders in der Westschweiz, mit dem Hinweis auf ähnliche Einrichtungen bei den französischen Bahnen. Die schweizerischen Transportunternehmungen stellten sich aber damals diesen Begehren ablehnend gegenüber, weil sie glaubten, es sei in der Schweiz keine Notwendigkeit für eine solche Massnahme vorhanden. Sie änderten jedoch in der Folge ihre Ansicht und kamen zur Auffassung, dass durch die Gewährung einer Taxbegünstigung für Familienreisen eine Verkehrsvermehrung geschaffen werden könnte, bei der trotz der Ermässigung eine Mehreinnahme zu erzielen oder doch wenigstens ein Einnahmefall zu vermeiden wäre und dabei beim Publikum Befriedigung ausgelöst würde¹⁾.

Wie steht es nun ganz generell mit der Möglichkeit, durch Taxvergünstigungen für Familien eine Verkehrsvermehrung erzielen zu können, und besteht eine Notwendigkeit zu einer solchen Massnahme? Wie wir im ersten Kapitel gezeigt haben, begünstigen die Bahnen von sich aus den Verkehr, der durch Ermässigungen gesteigert werden kann: den ungebundenen Fremdenverkehr. Werden aber Familienreisen auch hauptsächlich im Rahmen dieses Verkehrs gemacht? Diese Frage ist zu bejahen. Denken wir nur an die Sonntagsausflüge, die doch meistens von einer Familie gemeinsam unternommen werden, auch Reisen zu Ferienaufenthalten in Ferienhäuschen usw. erfolgen in überwiegendem Masse in gleicher Weise. Familienreisen sind also vor allem Ausflugs- und Ferienverkehr.

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 33. Kommerziellen Konferenz vom 24. Februar 1928, S. 34.

Ein Familienvater mit einigen Kindern hat oft Mühe genug, für die notwendigen Bedürfnisse der Familie zu sorgen. Die Möglichkeiten, gemeinsam mit der Bahn zu reisen, sind deshalb aus finanziellen Gründen oft gering, besonders wenn dabei der normale Fahrpreis bezahlt werden müsste. So besteht hier für die Transportunternehmungen tatsächlich die Möglichkeit, durch Ermässigungen neuen Verkehr zu wecken. Manchem Familienvater wird es möglich sein, seiner Familie die Freude einer Reise mit Bahn oder Schiff zu verschaffen, und vielen Familien wird es dadurch gestattet, eine Ferienreise zu unternehmen oder einen entfernten Ferienort zu wählen. Andererseits hat eine solche Massnahme sozialpolitischen Charakter, indem dadurch der Familienschutzgedanke gefördert wird, so dass von einer moralischen Notwendigkeit seitens der Bahnen zur Ausgabe von Familienbilletten gesprochen werden kann.

Nach dem *Tarifentwurf des Jahres 1928* sollte die Ermässigung bei gemeinsamer Fahrt von mindestens 3 Personen der gleichen Familie bewilligt werden, wobei der vorgesehene Rabatt von 50 % auf 10tägigen Retour- und Rundfahrtbilletten aber erst von der dritten Person an Anwendung gefunden hätte¹⁾. Für Kinder von 4 bis 12 Jahren wären also Viertelsbillette zur Ausgabe gekommen. Von dieser Lösung musste jedoch auf Verlangen des Verwaltungsrates der Bundesbahnen abgesehen werden. Die Frage wurde indessen weiter verfolgt und eine Lösung auf Grund des Gesellschaftstarifs gesucht.

Mit dem *Tarif vom 1. Mai 1931* wurde dann die Ermässigung in der Weise geregelt, dass für Reisen von wenigstens 4 Personen aus dem engeren Familienkreis (Eltern und Kinder) die Taxen der ersten Teilnehmerstufe des Gesellschaftstarifs zur Anwendung gelangten²⁾. Familienbillette wurden nur für Retour- und Rundfahrten ausgegeben und nur für solche Strecken, für die der Einzel-

¹⁾ Die Ermässigung wäre minimal 10 % gewesen (1 Erwachsener und 3 Kinder oder 2 Erwachsene und 1 Kind), maximal $33\frac{1}{3}$ % (4 Erwachsene und 4 Kinder).

²⁾ Kinder von 4 bis 12 Jahren zählten bei der Feststellung der Mindestteilnehmerzahl als volle Personen, hatten aber nur die Hälfte der Gesellschaftstaxe zu bezahlen. Des weiteren konnten, ohne bei der Feststellung der Minimalzahl in Betracht zu fallen, Verwandte, Pflegekinder und weibliche Hausangestellte, sofern sie im gleichen Haushalt lebten, auf Grund der ermässigten Taxen an der Fahrt teilnehmen.

fahrpreis 3. Klasse ohne Schnellzugszuschlag pro Person mindestens Fr. 3 ausmachte. Die Familienbillette für Strecken bis zu 300 Tkm hatten eine Gültigkeit von 10 Tagen, während für Strecken von 300 und mehr Tkm auch 45tägige Familienbillette zur Ausgabe kamen, für die jedoch nur die Taxen einfacher Fahrt des Gesellschaftstarifs angewendet wurden¹⁾.

Auf Grund der Erfahrungen des ersten Jahres wurden gewisse Bestimmungen des Tarifs ausgebaut und auf den 1. Juni 1932 in Kraft gesetzt. Z. B. konnte hinsichtlich der Mindestbeteiligung nun die Vergünstigung auch Anwendung finden, wenn nur der Ehemann oder die Ehefrau und 2 Kinder über 4 Jahre an der Reise teilnahmen. Ferner wurde die Mindestentfernung für 45tägige Billette auf 200 km herabgesetzt.

Trotzdem die Ermässigung gegenüber dem Normaltarif bei Retourfahrten pro Person ca. 24 %, bei Rundfahrten ca. 21 bzw. 14 % ausmachte, befriedigte dieser Tarif weder vom Standpunkt des Reisenden noch von dem der Transportunternehmungen. Für die Reisenden war das Familienbillet insofern unpraktisch, als bei der Bestellung umständliche Formalitäten erfüllt werden mussten. Neben den unterschriftlich zu bestätigenden Angaben über die Reiseteilnehmer waren auch noch der Reiseweg, Benützung von Schnellzügen, Tag der Abreise und Gültigkeitsdauer anzugeben. Daher blieb telephonische oder telegraphische Bestellung ausgeschlossen. Die Bestellfristen waren so lange, dass meistens ein zweimaliger Gang zur Station notwendig wurde. Auch der Mindesttaxbetrag von Fr. 3 trug nicht zur Popularität der Familienbillette bei. Sie waren so von Anfang an nicht zügig und blieben auch nach den Verbesserungen des Jahres 1932 unpopulär. Dies zeigt die Tabelle 1.

Wir sehen, dass die Familienbillette für die Bahnen von sehr geringer Bedeutung waren. Im Durchschnitt der Jahre machten sie nicht einmal 0,1 % des Gesamtverkehrs und nur 0,27 % der Gesamteinnahmen aus. In der Frequenz ist zunächst bis 1933 eine Zunahme, nachher bis 1940 ein Rückgang und dann wieder eine Vermehrung zu konstatieren, während sich bei den Einnahmen

¹⁾ Die Bestellung der Familienbillette hatte mit einem Bestellschein zu erfolgen mit einer Bestellfrist von $\frac{1}{2}$ Stunde für Retourfahrten, 2 Stunden für Rundfahrten mit 10tägigen und 4 Stunden für solche mit 45tägigen Billetten.

schon 1932 die erste Spitze bildete, 1940 ebenfalls der tiefste Punkt erreicht wurde, und nachher auch wieder eine stärkere Vermehrung eintrat.

Die Ergebnisse des Familienbilletverkehrs der Bundesbahnen¹⁾

Tab. I

Jahr	Personen		Einnahmen	
	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB
1931	122 879	0,10	419 454	0,28
1932	164 173	0,14	597 464	0,44
1933	166 586	0,15	571 560	0,42
1934	130 236	0,12	463 075	0,35
1935	111 416	0,10	409 262	0,32
1936	98 874	0,09	364 002	0,30
1937	93 689	0,08	359 493	0,27
1938	93 243	0,08	343 134	0,26
1939	64 475	0,06	249 070	0,19
1940	64 444	0,05	209 942	0,15
1941	95 520	0,07	270 680	0,17
1942	144 010	0,09	384 248	0,22
1943	155 967	0,09	417 148	0,22
1944	208 009	0,11	517 554	0,23
1945	265 804	0,13	666 673	0,26
1946	276 912	0,14	715 300	0,28

Bei der Frage der Taxrevision im Jahre 1938 wurde, angesichts der geringen und damals immer weiter abnehmenden Bedeutung der Familienbillette, von den Bahnen geprüft, ob sie nicht durch die Erhöhung der Altersgrenze für die taxfrei zu befördernden Kinder von 4 auf 7 Jahre und für die zur halben Taxe zu befördernden Jugendlichen von 12 auf 16 Jahre aufgehoben werden könnten. Während der Dauer des zweiten Weltkrieges wurde in der Folge von der Aufhebung dieser Billette abgesehen, auch als im Zusammenhang mit der Erhebung von Kriegs-Taxzuschlägen am 1. April 1944 die Altersgrenze für taxfrei zu befördernde Kinder eine Erhöhung auf 6 Jahre, diejenige der zur halben Taxe zu befördernden Jugendlichen eine solche auf 16 Jahre erfuhr. Ja man verzichtete bei den Familienbilletten aus sozialpolitischen Gründen sogar auf die Erhebung des Taxzuschlages. Es entstand so eine noch weitergehende Vergünstigung für Familien, die besonders in

¹⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

der Zeit der Teuerung für «einige Familien», die von der Existenz eines Familienbillettтарифes Kenntnis und vor den Formalitäten keine Angst hatten, wertvoll war.

Auch nach Kriegsende konnte an eine Aufhebung der Familienbillette nicht mehr gedacht werden, da der Familienschutzgedanke sehr an Bedeutung gewonnen hatte und eine Aufhebung deshalb vom Volke nicht verstanden worden wäre. Nachdem aber dieser Fahrausweis unbefriedigend gestaltet war, drängte sich eine Lösung auf anderer Grundlage auf. Mit Inkrafttreten des *neuen Tarifes vom 1. April 1947* wird eine Taxvergünstigung für Familien nun in der Weise gewährt, dass eine geringere Anzahl Billette als Reisende in Verbindung mit einem Ausweis¹⁾ zur Fahrt berechtigen. Unter Zugrundelegung einer Mindestzahl von 2 Billetten für einen Ehegatten mit 2 Kindern und 2½ Billetten für beide Ehegatten mit einem Kind und einer Mindestbeteiligung von 3 Personen der gleichen Familie²⁾, muss für einen Ehegatten der volle Fahrpreis, für den zweiten Ehegatten und jede weitere Person über 16 Jahren sowie für 2 Kinder zwischen 6 und 16 Jahren der halbe Fahrpreis bezahlt werden, der bei ungerader Kinderzahl auch für das überzählige Kind gilt. Diese Vergünstigung findet Anwendung auf Billetten einfacher Fahrt, Retourbilletten, festen und zusammenstellbaren Rundreisebilletten bzw. Ferienbilletten und Sonntagsbilletten.

Dieser neue Tarif hat den Vorteil, dass die Formalitäten wesentlich einfacher sind. Aber er brachte für die grosse Mehrzahl der bisherigen Benützer Verteuerungen mit sich, indem einmal bei den Billetten des Einzelverkehrs der Taxzuschlag bzw. die neuen Normaltaxen bezahlt werden müssen, dann z. B. eine Familie, bestehend aus nur Vater oder Mutter und 2 Kindern unter 16 Jahren,

¹⁾ Dieser Ausweis ersetzt den bisherigen Bestellschein. Er ist innert Jahresfrist für 12 Reisen gültig, und es sind auf ihn nur einmal die Angaben über den Familienstand einzutragen und unterschriftlich zu beglaubigen. Auf der anderen Seite der Personalangaben befinden sich 12 Kontrollblätter, auf denen vor jedem Reiseantritt jeweils die Mitreisenden markiert werden müssen. Im übrigen sind die Billette, mit Ausnahme der Ferienbillette, wie gewöhnliche Billette mündlich unter Vorlage des Ausweises zu bestellen.

²⁾ Gemeinsam mit der Familie reisende Ehegatten, die im Besitz von General-, Netz- und Halbtaxabonnements für die betreffende Strecke sind, können in das Familienbillet einbezogen werden, wobei das Abonnement als Bezahlung für die erste Person gilt.

über die allgemeine Kinderermässigung hinaus nicht mehr in den Genuss der Familienvergünstigung kommt¹⁾. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass die Erhöhung der Altersgrenzen für freie Fahrt und die Beförderung zur halben Taxe an sich schon eine grosse Erleichterung für Familienreisen bedeutet. So ging die Absicht der Bahnen mehr dahin, diese allgemeine Massnahme besonders zugunsten der grösseren Familien zu ergänzen²⁾. Wie sich dieser neue Tarif nun auswirkt, ob er für den Fremdenverkehr grössere Bedeutung erlangt, wird erst die Zukunft zeigen.

II. Kollektivbillette

Das Wort Kollektiv bedeutet Gruppe, Gemeinschaft, und Kollektivbillette sind demnach Billette für in Gruppen reisende Personen. Da die Transportunternehmungen zwecks Verkehrsvermehrung ein Interesse daran haben, dass solche Reisen unternommen werden, und zwar in möglichst grossen Gruppen und auf möglichst grosse Entfernungen, gewähren sie auf Kollektivbillette Rabatte, die nach der Grösse der Gruppe und der zurückgelegten Distanz abgestuft sind.

Wer unternimmt und wer organisiert eigentlich solche Gruppenreisen? Würden die Reisenden die gleichen Fahrten auch ohne Kollektivbillette ausführen? Es ist in diesem Zusammenhang vor allem zu sagen, dass zur Ausführung von Gruppenreisen bei einer Anzahl Personen die gleichen Interessen dazu vorhanden sein müssen. Diese können von vornherein bestehen oder durch irgendwelche Massnahmen geschaffen werden. Gleiche Interessen bestehen einmal bei Vereinen und Gesellschaften, die das gemeinsame Ziel haben können, einen bestimmten Ausflug oder eine Ferienreise zu unternehmen. Auch bei Schulen ist dieses vorhanden. In diesen Fällen nimmt ein Vertreter der Interessentengruppe, z. B. der

¹⁾ Nach einer Statistik der Bundesbahnen entfielen 1944 19,6 % der gelösten Familienbillette auf solche Familien, die aus 1 Erwachsenen und 2 Kindern bestanden. Für diese ergab sich bei Inkrafttreten des neuen Tarifs bei 50 km Retourfahrt eine Erhöhung von 43 %; 38,3 % der gelösten Familienbillette entfielen auf Familien bestehend aus 2 Erwachsenen und 2 Kindern, für die die Erhöhung 20 % ausmachte. Vgl. Das Protokoll der 56. Kommerziellen Konferenz vom 19. Dezember 1946, S. 31.

²⁾ Für grössere Familien ergab sich damals eine Verbilligung bis zu 14 %.

Vereinspräsident oder der Lehrer, die Organisation der Reise an die Hand. Es können aber auch, wie gesagt, gleiche Reiseinteressen geweckt werden, indem z. B. ein Reiseunternehmer oder auch die Bahnverwaltung selbst eine Ausflugs- oder Ferienreise öffentlich ausschreiben und dann, wenn sich genügend Interessenten melden, die Reise auch durchführen. Wir nennen solche Reisen *Gesellschaftsreisen*.

Man sieht also, dass Kollektivbillette in erster Linie für den Ausflugs- und Ferienverkehr in Anspruch genommen werden¹⁾, und von diesen Fremdenverkehrsarten ist besonders der Ausflugsverkehr sehr fahrpreisempfindlich. Dank den verbilligten Kollektivbilletten entschliessen sich Vereine und Gesellschaften leichter zur Ausführung eines grösseren Ausfluges, und gerade für die Sammlung einer Gruppe bildet ein stark ermässigtter Fahrpreis in den meisten Fällen den Hauptgrund für die Teilnahme an einer Gesellschaftsreise. Die Bahnen haben also von sich aus ein grosses Interesse an der Ausgabe von Kollektivbilletten für Gesellschaften.

Eine besondere Stellung nehmen die *Kollektivbillette für Schulen* ein, die ausserordentlich stark ermässigt und nur nach Altersklassen, nicht nach der Teilnehmerzahl, abgestuft sind, damit die Schulen kleiner Gemeinden die gleiche Vergünstigung geniessen können wie die Schulen der grossen Städte. Zur Ausgabe dieser Billette dürften mehrheitlich sozialpolitische Gründe ausschlaggebend sein, betrachten doch die Bahnen die Schulfahrten als kein gutes Geschäft, sehen aber in ihrer Erleichterung die schöne Aufgabe, mitzuhelfen, die Heimatliebe der heranwachsenden Generation zu fördern²⁾.

1. Die Grösse der Teilnehmergruppen, die Höhe des Rabattes und die Gültigkeitsdauer der Kollektivbillette für Gesellschaften seit 1862

Die von den Vereinigten Schweizerbahnen im Juni 1862 eingeführten Gesellschaftsbillette wurden an Vereine und Schulen von mindestens 16 Personen abgegeben, jedoch nur für eine Mindestfahrstrecke von 15 Bahnstunden (75 km). Gegenüber den Taxen einfacher Fahrt ergaben sich je nach Klasse Ermässigungen von 40 bis 50%. Die Gültigkeitsdauer dieser Billette betrug 4 Tage. Im

¹⁾ In kleinerem Umfang wird der Gesellschaftstarif auch für Pilgerfahrten benützt, die wir zum gebundenen Fremdenverkehr zählen.

²⁾ Vgl. *Fischer*, a. a. O. S. 69.

Juli 1862 wurde dieser Tarif für Gesellschaftsbillette von allen schweizerischen Bahnen, mit Ausnahme der Ligne d'Italie, übernommen. Auf der Nordostbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gelangte gleichzeitig auch noch ein Gesellschaftstarif für eintägige Fahrten zur Einführung, bei dem keine Mindestfahrstrecke verlangt wurde. Hingegen betrug die Ermässigung auch nur 20 %. Diese beiden Tarife gelangten nebeneinander zur Anwendung, und wir sehen somit eine Abstufung des Rabattes nach der Entfernung.

In dem von den damaligen schweizerischen Hauptbahnen gemeinsam geschaffenen neuen *Gesellschaftstarif vom 1. Juni 1866* wurden 4 Teilnehmergruppen gebildet: 16—60 Personen, 61—120 Personen, 121—180 Personen und über 180 Personen. Die Ermässigung betrug für die ersten 8 Stunden (40 km) für die erste Teilnehmerstufe 20 % auf den Billetten für einfache Fahrt und auf den Retourbilletten; für die weiteren Teilnehmerstufen wurde auf diesen Taxen weiter je 10 % gewährt. Für Entfernungen über 8 Stunden kam ein weiterer Rabatt von 25 % auf den Taxen der ersten Distanzstaffel zur Anwendung, ausgenommen einfache Fahrt 3. Klasse, wo dieser Rabatt nur 20 % ausmachte.

Bei der Umwandlung der Stundentaxen in Kilometertaxen auf den 1. Januar 1877 wurden Bruchteile aufgerundet, so dass die Ermässigungen nicht mehr die alten Prozentsätze erreichten. Dieser Gesellschaftstarif genügte nun in dem Moment seinen Anforderungen nicht mehr, als die Centralbahn im Jahre 1896 ihre sehr niedrigen Retourtaxen einführte und dadurch die Gesellschaftstaxen auf diesem Netz oft unterbot. Als dann diese Retourtaxen mit kleinen Abweichungen von den Bundesbahnen übernommen wurden, erstreckte sich dieser Zustand auf den grössten Teil des Geltungsbereiches des Gesellschaftstarifs. Auch entsprach er nicht mehr den Vorschriften des neuen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der Bundesbahnen, wonach für Gesellschaften und Schulen besondere Ermässigungen zu gewähren sind. Der Gesellschaftstarif bedurfte also dringend einer Revision.

Beim neuen *Gesellschaftstarif vom 1. April 1906* wurde eine neue Distanzstaffelung eingeführt: 1—50 km, 51—100 km und über 100 km. Der Rabatt gegenüber den normalen Taxen einfacher Fahrt betrug je nach Distanz für die erste Teilnehmergruppe 20 bis 30 %, für die zweite 26 bis 34 %, für die dritte 30 bis 38 % und

für die vierte 34 bis 42%. Auf den schon bedeutend ermässigten allgemeinen Retourbilletten war für die 3. Klasse ein kleinerer Rabatt festgesetzt worden: 10 bis 20% für die erste Gruppe, 15 bis 26% für die zweite, 20 bis 30% für die dritte und 29 bis 36% für die vierte. Für Rundreisen von Gesellschaften wurde eine Ermässigung von 10% auf den Kollektivbillettaxen einfacher Fahrt gewährt. Die Gültigkeitsdauer der Gesellschaftsbillette für einfache Fahrten betrug 3 bis 6 Tage, für Retour- und Rundfahrten 10 Tage¹⁾.

Anfang des Jahres 1912 machten die Bundesbahnen die Anregung, die Minimalteilnehmerzahl von 16 auf 20 Personen zu erhöhen. Vielfach würden ad hoc kleinere Reisegesellschaften von Hotel- und Badegästen gebildet, um in den Genuss der Gesellschaftstaxen zu kommen. Die Bundesbahnen waren – damals noch im Besitz des Verkehrsmonopols – der Ansicht, dass das erschwert werden müsste; denn diese Reisen würden meistens ohnehin stattfinden. Eine zu enge Auslegung des Begriffes Gesellschaft wäre aber trotzdem zu verneinen; denn der Zweck des Tarifes wäre, die Leute zu Ausflügen und Reisen anzuregen, und zwar in grösseren Gesellschaften, damit die Platzausnützung besser würde²⁾. Diese Anregung fand indessen in der Kommerziellen Konferenz der Transportunternehmungen keine Zustimmung.

Nachdem während des ersten Weltkrieges zur Drosselung des Verkehrs der Gesellschafts- und Schulfahrtentarif auf den 1. September 1917 aufgehoben worden war, erfolgte 22 Monate später als erstes Anzeichen zur Wiederherstellung der früheren Tarifverhältnisse auf den 7. Juni 1919 die *Wiedereinführung einer Ermässigung auf Gesellschafts- und Schulfahrten*. Von einem eigentlichen Gesellschaftstarif kann man nicht sprechen; denn es wurden einfach Gesellschaften von mehr als 30 Personen 10% Ermässigung auf den Taxen der gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt gewährt. Die Mindestentfernung betrug für einfache Fahrt 15 km³⁾.

¹⁾ Die Anwendung des Tarifs wurde suspendiert an Ostern, Pfingsten, am eidgenössischen Betttag, ferner für Fahrten nach und von Festorten von eidgenössischen und kantonalen Schützen-, Turn- und Sängereisen, aber exklusive teilnehmende Vereine und Festmusiken.

²⁾ Vgl. das Protokoll der 5. Kommerziellen Konferenz vom 22. Juni 1912, S. 70.

³⁾ Diese Ermässigung war nur an Wochentagen in Personenzügen gültig.

Nachdem in den Jahren 1920 und 1921 weitere Schritte in der Zurückbildung zum Tarif von 1914 gemacht worden waren 1921 kamen u. a. die alten Teilnehmergruppen wieder zur Anwendung –, wurde mit der *Neuausgabe des Gesellschaftstarifs vom 1. Mai 1922* auch die alte Distanzstaffelung wieder eingeführt, und damit hatte der Gesellschaftstarif ungefähr die gleiche Struktur wie vor dem ersten Weltkrieg, nur dass für Retour- und Rundfahrten keine besonderen Ermässigungen gewährt wurden. Der Rabatt nahm mit der Grösse der Gruppe und von einer Distanzstaffel zur anderen regelmässig zu. Er betrug in der ersten Teilnehmerstufe 25, 30 oder 35 %, in der zweiten 30, 35 oder 40 %, in der dritten 35, 40 oder 45 % und in der vierten 40, 45 oder 50 %. Die Gültigkeitsdauer war nach der Entfernung festgesetzt. Sie betrug für 1–50 km 2 Tage, 51–100 km 4 Tage, 101–150 km 6 Tage, 151–200 km 8 Tage und für mehr als 200 km 10 Tage. Ausnahmsweise war die Ausgabe von Spezialbilletten mit Einzelrückreise vorgesehen, wofür ein Zuschlag von 25 % bezahlt werden musste.

Im Herbst 1922 stellte der schweizerische Fussballverband an das Eisenbahndepartement das Gesuch um Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl bei Gesellschaften von 16 auf 12 Personen. Begründet wurde diese Eingabe damit, dass die Fussballspieler genötigt seien, zur Austragung von Wettspielen ausserordentlich viel herumzureisen und dass die Wettspielmannschaft aus 11 Spielern bestehe, mit denen gewöhnlich noch ein Ersatzmann reise¹⁾. Die Bundesbahnen kamen nach Prüfung dieser Eingabe zum Schluss, dass es keinesfalls anginge, zugunsten der Fussballspieler Ausnahmევorschriften aufzustellen; denn das würde zu zahlreichen Berufungen Anlass geben. Es sei aber zuzugeben, dass der Fussballverband besondere, in der Art des Spielbetriebes liegende Verhältnisse aufzuweisen habe. So erklärten sich die Bundesbahnen zu einer allgemeinen Herabsetzung der Minimalteilnehmerzahl von 16 auf 12 Personen bereit, obwohl nun in manchen Fällen von kleineren Gesellschaften Kollektivbillette gelöst werden konnten, die vorher gewöhnliche Taxe bezahlt hatten. Sie waren aber der Ansicht, dass diese Massnahme nicht nur die Fussballspieler, sondern auch andere Gesellschaften und Vereine zu vermehrten Reisen

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 25. Kommerziellen Konferenz vom 15. März 1923, S. 59.

anspornen würde, so dass die Mehrfrequenz den Ausfall ganz oder doch zum grössten Teil zu decken vermöchte¹⁾).

Mit der Wiedereinführung der Retourbillette auf den Beginn des Jahres 1924 drängte sich die Frage auf, ob nicht auf denselben Zeitpunkt ebenfalls eine Ermässigung für Hin- und Rückfahrt im Gesellschaftsverkehr bewilligt werden müsste, da sich sonst ein Missverhältnis zwischen ermässigten Retourtaxen des Einzelverkehrs und den nicht ermässigten Retourtaxen des Gesellschaftsverkehrs ergeben hätte. So wurde auf den 1. Januar 1924 ein *neues Taxschema* in Kraft gesetzt. Zur Berücksichtigung des Fernrabattes im gewöhnlichen Verkehr gelangte eine vierte Staffel für Entfernungen von mehr als 200 km zur Anwendung. Der Rabatt für einfache Fahrt betrug je nach der Distanz in der ersten Teilnehmergruppe 25, 30, 35 oder 40 %, in der zweiten 30, 35, 40 oder 45 %, in der dritten 35, 40, 45 oder 50 % und in der vierten 40, 45, 50 oder 55 %. Für Retourfahrten von Gesellschaften wurden auf den doppelten Gesellschaftstaxen einfacher Fahrt 10 % Rabatt gewährt.

Die beim Tarif vom 1. Mai 1922 ausnahmsweise vorgesehene Abgabe von Spezialbilletten mit der Möglichkeit zur Einzelrückreise wurde in dem Sinn erweitert, dass die Stationen von 1928 an allgemein Gesellschaften, deren Mitglieder sämtlich oder zum Teil, entweder die Hin- oder die Rückreise einzeln ausführen wollten, durch Ausgabe von Kollektivbilletten mit Spezialkontrollmarken für die Einzelreise abfertigen konnten, wobei der Zuschlag für die Einzelreise von 25 auf 15 % herabgesetzt wurde.

Bei der Bekämpfung der Autokonkurrenz im Gesellschaftsreiseverkehr, bei der Organisation von Gesellschaftsreisen durch die Stationen usw. hatte sich im Verlauf der Zeit gezeigt, dass der Tarif für Gesellschaftsreisen revisionsbedürftig war. Die Autokonkurrenz machte sich besonders bei kleinen Gesellschaften geltend, für die die in der ersten Teilnehmerstufe geltenden höchsten Taxen des Tarifs nicht mehr konkurrenzfähig waren. Die Ermässigung von nur 10 % für Retourfahrten wurde ebenfalls als ungenügend empfunden. Sodann war im Zusammenhang mit der Frage der Einführung von Familienbilletten eine Erweiterung des Tarifs in der Richtung in Aussicht genommen, die Minimalteilnehmerzahl auf 8 Personen herabzusetzen.

¹⁾ Vgl. dasselbe Protokoll, S. 60.

So erfolgte im *neuen Gesellschaftstarif vom 1. Mai 1929* nachstehende neue Gruppeneinteilung: 8–14 Personen, 15–99 Personen, 100–249 Personen und 250 und mehr Personen¹⁾. Um dem eigenartigen Aufbau des allgemeinen Tarifs besser Rechnung zu tragen, wurden die bisherigen Distanzstaffeln von 1–50 km und 51–100 km zu einer Staffel verschmolzen. Der Rabatt gegenüber den normalen Taxen einfacher Fahrt betrug nun für die erste Teilnehmerstufe für 1–100 km 27,5%, für 101–200 km 32,5% und für 201 und mehr km 42,5%. In der zweiten Teilnehmerstufe waren 85% der Taxen der ersten zu zahlen, in der dritten Teilnehmerstufe 90% der Taxen der zweiten und in der vierten Teilnehmerstufe 93% der Taxen der dritten. Für Retourfahrten wurden nun 15% Rabatt auf diesen Taxen gewährt. Bei 100 km ergab sich so gegenüber den normalen Taxen einfacher Fahrt für die vier Taxgruppen eine effektive Ermässigung von 28, 39, 45 bzw. 49%, bei 200 km eine solche von 30, 41, 47 bzw. 51% und bei 300 km eine solche von 18, 30, 37 bzw. 42%. Gegenüber den gewöhnlichen Retourtaxen betrug die effektive Ermässigung bei 100 km 23, 35, 42 bzw. 46%, bei 200 km 25, 37, 43 bzw. 47% und bei 300 km 12, 26, 33 bzw. 38%. Bei Festen hatte es sich wiederholt gezeigt, dass die für die Entfernung von 1–50 km festgesetzte Gültigkeitsdauer der Kollektivbillette von 2 Tagen nicht genügte. Deshalb wurde die Gültigkeitsdauer für Entfernungen von 1–100 km auf 4 Tage festgesetzt. Als besondere Massnahme gegen die Autokonkurrenz erfolgte die Herabsetzung des Schnellzugszuschlages für Gesellschaften um die Hälfte. Der Zuschlag für Einzelreisende wurde auf 20% erhöht, dagegen musste auch für die Einzelfahrt nur der halbe Schnellzugszuschlag gelöst werden.

Im Laufe der Jahre erwiesen sich verschiedene Änderungen als wünschbar. So erfolgte auf den 1. Juni 1935 im Hinblick auf die Autokonkurrenz eine Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl von 8 auf 6 Personen und die Anwendung der Retourtaxen auch für Rundfahrten. Ferner wurde die Gültigkeitsdauer der Kollektivbillette allgemein auf 10 Tage festgesetzt und ausserdem die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Spezialbillette für Einzelrückfahrt um 7 oder 14 Tage bei Nachzahlung von 10 bzw. 20% des Billetpreises gestattet.

¹⁾ Die Grenze von 250 Personen wurde bestimmt durch die Mindestanzahl der zu bezahlenden Billette 3. Klasse für Extrazüge.

Die zunehmende Konkurrenz der Autocars veranlasste die Bahnen im Frühjahr 1936 die Frage zu prüfen, ob nicht die Ergreifung von tarifarischen Sondermassnahmen am Platze wäre. Eine allgemeine Senkung der Gesellschaftstaxen wurde aber nicht als opportun betrachtet, da man zu grosse Einnahmenausfälle befürchtete und keine weitere Erleichterung für Gruppen-Ferienreisen einführen wollte. Als besondere Massnahme sah man deshalb eine Verbilligung der Gruppen-Ausflugsreisen, die innerhalb eines Tages ausgeführt werden, vor, da diese ganz besonders unter der Konkurrenz der Autocars litten. Die Bahnen erhofften dadurch den Ausflugsverkehr mit der Bahn auf grössere Entfernungen zu fördern und mehr Tagesziele in den Bereich von Tagesfahrten zu bringen, um so die Autokonkurrenz auch indirekt zu bekämpfen.

So wurde auf den 10. Juni 1936 versuchsweise ein *Temporärer Anhang zum Gesellschaftstarif* in Kraft gesetzt. Er galt für eintägige Gesellschaftsreisen mit gemeinschaftlicher Fahrt auf der ganzen Reise für Entfernungen von mindestens 75 Retour- oder 150 Rundfahrt-km. Der besondere Rabatt betrug in der ersten und zweiten Teilnehmerstufe je 20%, in der dritten 15% und in der vierten 10%. Die erwarteten Einsprüche der Hotellerie, dass nunmehr ein- anstatt zweitägige Reisen gemacht würden, blieben nicht aus. Trotzdem setzte man den temporären Anhang am 31. Oktober 1936 nicht ausser Kraft, sondern man liess ihn bis auf weiteres bestehen. Stationen sowie auch Vereine und Gesellschaften befürworteten vielfach eine Erweiterung der Massnahme auf zwei- und dreitägige Fahrten. Da sich nach der Ansicht der Bahnen die Autocarkonkurrenz für zweitägige Fahrten mit Entfernungen von über 150 km ebenfalls besonders scharf bemerkbar machte, wurden vom 15. Mai 1937 an dieselben Ermässigungen auch für solche Fahrten gewährt.

Als im Herbst 1939 infolge Requisition der meisten Autocars durch die Armee, Rationierung des Betriebsstoffes sowie Erteilung der Fahrbewilligung für Gesellschaftsfahrten nur in dringlichen Fällen der temporäre Anhang als Massnahme gegen die Autocarkonkurrenz nicht mehr als notwendig erachtet wurde, beschlossen die Transportanstalten, ihn unter Beobachtung der Kündigungsfrist von 3 Monaten auf den 31. Januar 1940 zu kündigen. Inzwischen war dann eine gewisse Lockerung in der Verwendung von Automobilen eingetreten, so dass er einstweilen weiter in Kraft belassen wurde bis 1941.

Für den Besuch der Schweizerischen *Landesausstellung 1939* gewährten die Bahnen auf Kollektivbilletten nach Zürich eine Ermässigung von 30 %. Die Gültigkeitsdauer dieser Billette betrug 5 Tage. Einzelmehrreise war gegen Nachzahlung eines Zuschlages von 20 % auf der tarifgemässen Taxe einfacher Fahrt zugelassen. Im Jahre 1941 wurde anlässlich der *650-Jahr-Feier der schweizerischen Eidgenossenschaft* für die Zeit vom 10. Juni bis 15. Oktober 1941 auf Kollektivbilletten eine Ermässigung in der Weise gewährt, dass für Reisen von über 100 km Entfernung ein Rabatt von 50 % auf dem die geltende Taxe für 100 km übersteigenden Betrag zur Ausrichtung kam. Die Gültigkeitsdauer dieser verbilligten Kollektivbillette betrug 4 Tage.

Mit der Inkraftsetzung des neuen Normaltaxschemas auf den *1. Februar 1948* stellte sich auch die Frage der Neugestaltung des Gesellschaftstarifs, und es wurde beschlossen, unter Beibehaltung der bisherigen Teilnehmerzahl die Ableitung der Gesellschaftstaxen aus dem neuen Normaltarif vorzunehmen, und zwar mit folgenden Ermässigungssätzen: 6–14 Personen 25 %, 15–99 Personen 35 %, 100–249 Personen 40 % und 250 und mehr Personen 45 %. Dies hat den Vorteil, dass sich die Bahnbenützer selbst anhand des Normaltarifs über die Fahrpreise des Gesellschaftstarifs orientieren können, und auch die Bahnhöfe sind so in der Lage, ohne zeitraubende Berechnungen Taxauskünfte erteilen zu können.

2. Gesellschaftsreisen

Für Gesellschaftsreisen müssen also, wie wir am Anfang dieses Abschnittes kurz angeführt haben, von Reisebureaux oder den Bahnen selbst, bei einer Anzahl Personen gleichartige Reiseinteressen geweckt werden. Die Organisatoren setzen ein bestimmtes oder auch unbestimmtes Reiseziel (Fahrt ins Blaue) fest, d. h. erstellen das Reiseprogramm und machen dafür Propaganda. Der Fahrpreis wird auf Grund des Gesellschaftstarifs, je nach der kalkulierten Teilnehmerzahl errechnet und bildet meistens, ausgenommen bei besonderen Veranstaltungen, den Hauptattraktionspunkt. So werden gleiche Reisebedürfnisse geschaffen, die Reisetilnehmer gesammelt, und bei genügender Beteiligung kann dann die Gesellschaftsreise ausgeführt werden. Gesellschaftsreisen können Ausflugs- oder

Ferienreisen sein. Im allgemeinen organisieren die Reisebureaux hauptsächlich Gesellschaftsreisen im Rahmen des Ferienverkehrs, während die Bahnen selbst durch diese Massnahme den Ausflugs- und in kleinerem Umfang den Wochenendverkehr zu fördern suchen. Letztere erblicken in der Organisation dieser Fahrten ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Autokonkurrenz.

Bahnseitig organisierte Gesellschaftsreisen wurden erstmals im Jahre 1927 durchgeführt, wobei aber die Stationen sich mit einer gewissenhaften, geeigneten Privatperson in Verbindung zu setzen hatten, die gewillt und befähigt war, einen Teil der Organisationsarbeit zu leisten und die Reiseleitung während der Fahrt zu übernehmen. Diese hatte, um die neutrale Stellung der Bahn zu wahren, die etwa nötigen Abmachungen für Verköstigung und Unterkunft zu treffen¹⁾. Als Taxen galten diejenigen des Gesellschaftstarifs, wobei je nach Reiseprogramm die Fahrpreise von zwei oder mehr Teilnehmerstufen anzugeben waren. Die Reisen sollten nur dann ausgeführt werden, wenn sich mindestens 12 Personen angemeldet hatten. Die Stationen wurden versuchsweise ermächtigt, in Abweichung des ordentlichen Gesellschaftstarifs in Fällen drohender Konkurrenz des Gesellschaftsautomobils entweder den Schnellzugszuschlag für Gesellschaftsreisen ganz oder teilweise zu erlassen oder auf der tarifmässigen Taxe einen Nachlass zu gewähren.

Vom Jahre 1928 an mussten sich die Stationen bei der Organisation von Gesellschaftsreisen nicht mehr einer Mittelsperson bedienen, und die Reiseleitung übernahm meistens ein Bahnbeamter. Drittpersonen und Reisebureaux konnten weiterhin zur Werbung herangezogen und auch mit der selbständigen Organisation von Gesellschaftsreisen betraut werden. Um die konstituierten Gesellschaften und Vereine in wirksamer Weise für die Bahnen und Dampfschiffe zu gewinnen, konnte dem Reiseleiter Freifahrt und bei drohender Autokonkurrenz eine Provision oder der Gesellschaft ein Taxnachlass gewährt werden. Im Jahre 1929 wurden die Stationen ermächtigt, bei der Ausschreibung von bahnseitig organisierten Gesellschaftsreisen allgemein die Taxen der zweiten Teilnehmerstufe des Gesellschaftstarifs zugrunde zu legen in der Meinung, dass.

¹⁾ Diese Mittelsperson erhielt als Entschädigung für Mühewalt und persönliche Propaganda eine Provision von 2 % auf den Billetpreis. Ferner wurde ihr zum Zweck der Begleitung freie Fahrt bewilligt, sofern 16 Personen sich an der Reise beteiligten.

wenn die Teilnehmerzahl von 15 nicht erreicht werden sollte, keine Preiserhöhung einzutreten hatte, wenn aber über 100 Personen an der Reise teilnehmen würden, der Taxunterschied rückerstattet werden sollte. Mit der Einführung des neuen Gesellschaftstarifs wurde auch die Mindestbeteiligung auf 8 Personen herabgesetzt. Ab 1930 konnten die Stationen, bei welchen sich die Autokonkurrenz an Werktagen in starkem Masse bemerkbar machte, auch Werktagsfahrten organisieren. Im allgemeinen sollten aber Gesellschaftsreisen nur an Sonn- und allgemeinen Feiertagen durchgeführt werden. Zur Förderung des Wintersportverkehrs wurden vom Jahre 1932 an ab den von Grenzstationen organisierten Gesellschaftsreisen die Taxen der dritten Teilnehmerstufe bewilligt.

Auf den 1. April 1937 wurden die Vorschriften für die Stationen zur Förderung der Gesellschaftsreisen ergänzt und neu herausgegeben. Die aus diesen Weisungen sich ergebenden Zugeständnisse gelten heute noch, sind aber ein wenig in Vergessenheit geraten. Den Stationen wurde z. B. die Durchführung von sog. Städtefahrten zum Besuch kunstgeschichtlicher und historischer Werke empfohlen, wobei die Kosten für gute ortskundige Führung durch einen Organisationszuschlag gedeckt werden sollten. Verboten wurde die Veranstaltung von Berg- und Skitouren ins Hochgebirge, die mit besonderer Unfallgefahr verbunden sind; die Organisation von Gesellschaftsfahrten nach Ausgangspunkten für solche Touren, z. B. auf das Jungfrauoch, blieb gestattet. Die Mindestteilnehmerzahl erfuhr eine Erhöhung auf 10 Personen, bei Postautofahrten auf 15. Wegen der während der Hochsaison beschränkten Platzzahl auf Postautostrecken wurde den Stationen empfohlen, die bahnorganisierten Gesellschaftsreisen soviel als möglich in der Vor- und Nachsaison zu veranstalten. Die Provisionen bei der Mitwirkung von Drittpersonen wurden auch auf die offiziellen Verkehrsbureaux ausgedehnt; dagegen kam die Provision bei Autokonkurrenz für den Reiseleiter von konstituierten Gesellschaften und Vereinen in Wegfall, die Taxzugeständnisse blieben aber bestehen¹⁾.

¹⁾ Bei der blossen Werbung erhielt die Drittperson 3 % auf dem Billetpreis für jede geworbene Person; bei eigener Organisation 5 % auf dem Gesamtbilletpreis, jedoch nur dann, wenn kein Organisationszuschlag erhoben wurde, und ausserdem wie bis anhin Freifahrt zum Zwecke der Begleitung.

Die Ergebnisse der bahnseitig organisierten
*Gesellschaftsreisen*¹⁾

Tab. 2

Jahr	Anzahl Reisen	Anzahl Reisende	Brutto- einnahmen (Fr.)	Organisations- und Propagandakosten		Netto- einnahmen (Fr.)
				Fr.	in %	
1927	249	10 783	96 551	11 292	11,7	85 259
1928	362	22 499	270 548	17 168	6,3	253 380
1929	625	49 003	497 083	25 561	5,1	471 522
1930	956	73 044	753 904	35 872	4,8	718 032
1931	1100	74 339	826 736	49 753	6,0	776 983
1932	1614	112 424	1 054 093	60 156	5,7	993 937
1933	1940	143 115	1 165 021	64 647	5,5	1 100 374
1934	1947	143 251	1 234 394	59 236	4,8	1 175 158
1935	2061	158 571	1 242 048	63 488	5,1	1 178 560
1936	2897	204 476	1 656 162	90 379	5,5	1 565 783
1937	4018	330 004	2 792 505	160 627	5,7	2 631 878
1938	3329	273 584	2 500 878	138 008	5,5	2 362 070
1939	2341	164 885	1 578 105	77 700	4,9	1 509 605
1940	2426	159 138	1 112 292	15 327	1,4	1 096 965
1941	1575	191 947	1 331 883	29 326	2,2	1 302 557
1942	2181	129 093	855 503	.	.	.
1943	2703	95 845	802 168	.	.	.
1944	3757	80 130	707 575	.	.	.
1945	4035	115 038	1 090 449	.	.	.

Nachdem das erste Jahresergebnis in jeder Beziehung mager ausgefallen war, erfuhr die Anzahl von Gesellschaftsreisen und auch die Anzahl Reisenden in den folgenden Jahren eine enorme Zunahme, die 1937 ihren Höhepunkt erreichte. Eine ähnliche Entwicklung zeigte sich im finanziellen Ergebnis. Die Kosten machten nach dem Anlaufsjahr, das naturgemäss prozentual am meisten Propagandakosten verursachte, nachher durchschnittlich nur 5,5% aus. Die Anzahl der Reisen sank in der Folge bis 1941, um dann wieder kräftig zuzunehmen und 1945 sogar den Stand von 1937 zu überschreiten. Die Anzahl der Reisenden vermochte dieser Entwicklung aber nicht zu folgen. Während 1937 durchschnittlich 75 Reisende pro Gesellschaftsreise mitfuhren, sank der Durchschnitt im Jahre 1945 auf 29 Reisende. Dies spiegelt sich natürlich auch im finanziellen Ergebnis wider.

Über die von Reisebureaux usw. organisierten Gesellschaftsreisen können keine näheren Angaben gemacht werden, da statistische Unterlagen fehlen. Meistens werden für diese Fahrten, die

¹⁾ Nach einer internen Statistik der Bundesbahnen, die uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde.

sich, wie gesagt, mehr im Rahmen des Ferienverkehrs abspielen, Kollektivbillette mit Einzelrückreise verwendet.

3. Extrazüge

Extrazüge waren schon zu Beginn des Eisenbahnverkehrs bekannt, wobei in der Schweiz vor dem ersten Weltkrieg nur *private Extrazüge* oder *Extrazüge auf Bestellung* ausgeführt wurden. Für diese wird eine gewisse, zu garantierende Mindesteinnahme verlangt. Dieser Minimalbetrag ist aber nicht als Pauschalsumme gedacht, sondern in dem bestellten Extrazug muss jeder Fahrgast ein Kollektivbillet haben. Werden hingegen weniger Billette gelöst, so muss der fehlende Betrag vom Besteller des Extrazuges nachbezahlt werden.

Die Erhebung von Minimaltaxen geht auf das Jahr 1862 zurück, wo damals Fr. 50 für die Stunde bezahlt werden musste (10 Fr./km). 1909 setzten dann die Bundesbahnen einen neuen Tarif in Kraft, nach welchem 8 Fr./km für einfache Fahrt und 12 Fr./km für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag, jedoch im ganzen mindestens Fr. 100 bzw. Fr. 160 zu bezahlen waren. Nach dem ersten Weltkrieg wurden die Minimaltaxen hinaufgesetzt auf 12 Fr./km für einfache Fahrt und 18 Fr./km für Retourfahrt. Auf den 1. April 1926 erfolgte eine Änderung in dem Sinn, dass nun anstatt eines festen km-Ansatzes als Mindesttaxe für Extrazüge 3. Klasse mit Lokomotive Kollektivbillette für 250 Personen, für Extrazüge mit Motorwagen, Rote Pfeile usw. Kollektivbillette für 60 Personen zu lösen sind. Der Extrazugsverkehr auf Bestellung ist in den Jahresrechnungen der Bundesbahnen nicht separat ausgeschieden, so dass wir über seinen Umfang im unklaren sind.

Extrazüge können aber auch von den Bahnverwaltungen selbst organisiert werden. Man nennt diese Züge *Verwaltungszüge*. Sie stellen eine Parallele zu den bahnorganisierten Gesellschaftsreisen dar, müssen doch auch durch Bekanntmachung eines bestimmten Reiseziels gleichartige Reiseinteressen geweckt werden. Nur hat dies, weil ein ganzer Zug besetzt werden sollte, in grösserem Umfang als bei den Gesellschaftsreisen zu geschehen. Das wird einmal erreicht durch die Anwendung der niedrigsten Taxen des Gesellschaftstarifs und dann durch die Auswahl der Reiseziele und den Zeitpunkt der Durchführung. Geeignet sind Züge an Sonntagen

in bekannte Ausflugsgebiete oder an besondere Veranstaltungen. Ausserdem muss der Ausgangs- oder Durchführungsort eine genügend grosse Bevölkerungszahl aufweisen. Verwaltungsextrazüge dienen sowohl dem Ausflugs- als auch dem Wochenend- und Ferienverkehr, indem im allgemeinen gegen Zuschlag auch Einzelrückreise zugelassen wird.

Als Massnahme zur Wiederbelebung des Verkehrs in den Nachkriegsjahren des ersten Weltkrieges war auch die Veranstaltung von Vergnügungszügen zu ermässigten Preisen vorgesehen. Die Bundesbahnen wollten sich aber vorerst mit deren Organisation nicht befassen, mit der Begründung, dass es schwer sein würde, alle Landesgegenden gleichmässig zu berücksichtigen. Die Organisation sollte der Privatinitiative überlassen werden, und hiezuhätte sich nach der Ansicht der Bundesbahnen am besten die Schweizerische Verkehrszentrale geeignet, die sich mit den Verkehrsvereinen und Hotels verständigen und die Reklame besorgen sollte. Die Bundesbahnen wollten dabei durch den Verkauf der Spezialbillette, gute Zugsführung, Herabsetzung der Minimaltaxen usw. der Verkehrszentrale so weit als möglich entgegenkommen¹⁾.

Die Verkehrszentrale hatte schon im Sommer 1920 und im Winter 1920/21 gemäss ihrem damaligen Arbeitsprogramm je nach Jahreszeit Feriensonderzüge von einer Gegend in die andere veranstaltet, die aber zum Teil wegen Nichtaufbringung der Minaleinnahme nicht durchgeführt werden konnten. So war es nicht verwunderlich, dass sie nur unter der Bedingung bereit war, die Organisation zu übernehmen, dass die Garantie einer Minaleinnahme oder bestimmten Teilnehmerzahl fallen gelassen würde; denn die Verkehrszentrale sei kein Spekulationsgeschäft und könnte daher ein finanzielles Risiko nicht übernehmen²⁾.

So zeitigte dieser Versuch keine positiven Resultate, und die Bundesbahnen beabsichtigten nun ihrerseits, auf den Sommer 1922 Versuche mit verwaltungsseitig organisierten, billigen Sonntags-, ev. Samstag- und Sonntagsextrazügen zu machen. Solche wurden dann auch tatsächlich von den grösseren Städten und ihrer Umgebung nach den meistbesuchten Fremdenverkehrsgebieten auf

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 21. Kommerziellen Konferenz vom 29. Juli 1921, S. 33 f.

²⁾ Vgl. dasselbe Protokoll vom 29. Juli 1921, S. 10.

bestimmte Samstage und Sonntage hin ausgeschrieben und fest angeordnet, also nicht von einer Mindestbeteiligung abhängig gemacht. Ebenso sah man von einer vorausgehenden Anmeldung ab. Als Taxen wurden die niedrigsten Ansätze des Gesellschaftstarifs verwendet. Für die Samstagszüge, die anfänglich nur in einer Richtung geführt wurden, bestand Einzelrückreise innert 10 Tagen. Der Zuschlag, damals 25 %, war dabei im Fahrpreis eingerechnet. Diese Züge wurden vorwiegend bei Ferienbeginn angesetzt. Mit einer Ausnahme kamen im Winter keine Verwaltungsextrazüge zur Ausführung. Ab 1924 wurden für alle Züge neben den Billetten für Hin- und Rückfahrt im Extrazug gegen Zuschlag auch Billette für Einzelrückreise innert 10 Tagen ausgegeben, ab 1929 auch für Einzelhinfahrt am Samstag und Rückreise im Extrazug am Sonntag. Bis 1928 haftete der Massnahme der Mangel an, dass Verwaltungsextrazüge nur ab einer sehr beschränkten Anzahl von Stationen mit genügend grossem Einzugsgebiet durchgeführt wurden. Eine Erweiterung wurde nun in der Weise beschlossen, dass die Stationen von Anschlusslinien mit geeigneten Zugverbindungen direkte Billette bis an die Bestimmungsstation des Extrazuges ausgeben konnten, und zwar ebenfalls unter Berechnung der billigsten Gesellschaftstaxe. Im Frühjahr 1934 kamen nach dem Tessin Spezialbillette für Einzelrückreise innert 30 Tagen zur Ausgabe. Seit 1935 konnten dann die Billette für Einzelrückreise gegen einen Zuschlag von 10 % bzw. 20 % allgemein weitere 7 bzw. 14 Tage verlängert werden. 1941 erfolgte die Herabsetzung der Gültigkeitsdauer der Spezialbillette für Einzelrückreise auf 4 Tage. Für eine allfällige Verlängerung bis auf 10 Tage war der Unterschied bis zur gewöhnlichen Retourtaxe nachzuzahlen. Von 1942 an wurden keine Verwaltungsextrazüge mehr organisiert.

Der Verwaltungsextrazugsverkehr der Bundesbahnen war ziemlich starken Schwankungen unterworfen. Schon in der Anzahl der jährlich eingesetzten Züge ist ein grosser Unterschied festzustellen, und die Anzahl der mit diesen Zügen beförderten Personen differierte um mehr als 100 000 Personen. Diese Unterschiede sind zum Teil auf andere tarifarische Massnahmen, zum Teil auf betriebswirtschaftliche Einschränkungen, zum Teil auf besondere Veranstaltungen zurückzuführen. So wurden z. B. 1924 wegen der Wiedereinführung der Retourbillette weniger Verwaltungsextrazüge geführt. Die Zunahme der beförderten Personen von 1928

auf 1929 um 132% ist, neben dem eidgenössischen Schützenfest in Bellinzona, vor allem auf die Neuausgabe des Gesellschaftstarifs zurückzuführen, der eine Verbilligung der Fahrpreise brachte. Der Rückgang im Jahre 1930 war dadurch bedingt, dass in den Monaten Juli und August wegen Wagenmangel keine Extrazüge veranstaltet werden konnten. Auch 1931 war aus dem gleichen Grund der Extrazugsverkehr teilweise ausgeschaltet. 1932 kam die sog. Gotthardlichtwoche zur Durchführung, für die viele Verwaltungsextrazüge eingelegt wurden. Das eidgenössische Schützenfest 1934 in Fribourg gab ebenfalls Anlass zu vermehrter Frequenz. Ab 1935 machte sich die verlängerte Ausgabe von Sonntagsbilletten bemerkbar, da während dieser Zeiten keine Verwaltungsextrazüge zur Ausführung kamen.

Die Ergebnisse des Verwaltungsextrazugsverkehrs

Tab. 3 der Bundesbahnen¹⁾

Jahr	Anzahl Züge	Anzahl Personen	Brutto- einnahmen (Fr.)	Organisations- und Propagandakosten		Betriebs- mehrkosten (Fr.)	Netto- einnahmen (Fr.)
				Fr.	in %		
1922	90	53 000	414 000	15 500	4,2	—	396 000
1923	100	66 000	558 000	22 500	4,0	—	535 500
1924	65	40 000	360 000	15 000	4,2	—	345 000
1925	50	30 000	274 000	10 000	3,6	—	264 000
1926	50	32 000	278 000	13 800	4,9	—	264 000
1927	80	57 000	430 000	21 800	5,1	—	408 200
1928	80	53 000	395 700	23 400	5,9	—	372 300
1929	130	123 000	710 500	33 000	4,6	—	677 500
1930	110	86 400	479 000	22 700	4,7	—	456 300
1931	144	89 800	541 300	28 500	5,2	—	512 800
1932	185	119 000	810 000	46 400	5,7	37 200	726 400
1933	194	129 000	814 500	43 000	5,2	38 900	732 600
1934	183	132 300	807 200	37 750	4,7	33 250	736 200
1935	112	78 600	485 400	24 800	4,9	20 500	450 100
1936	119	72 400	411 300	25 000	6,1	16 500	369 700
1937	96	61 200	316 900	16 700	5,2	12 500	287 700
1938	106	61 750	340 200	19 100	5,5	11 300	309 800
1939	84	46 750	252 500	14 300	5,8	7 900	230 300
1940	75	67 200	335 200	11 850	3,3	6 850	316 500
1941	55	55 600	262 900	8 350	3,2	6 000	248 500

Verwaltungsextrazüge wurden auch im internationalen Verkehr durchgeführt, wobei zuerst die Deutsche Reichsbahn solche Züge nach dem Vierwaldstätterseegebiet organisierte. Im Austausch ge-

¹⁾ Nach einer internen Statistik der Bundesbahnen, die uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde.

langten dann Verwaltungsextrazüge der Bundesbahnen nach München und Stuttgart zur Durchführung. Es erfolgte die Aufnahme eines Austauschverkehrs mit Frankreich, besonders mit dem Elsass. Ein Extrazug aus Österreich nach der Schweiz hatte keinen Erfolg. hingegen fanden schweizerische Züge nach Holland und Belgien und auch nach London Anklang. Während diese Züge vorwiegend dem Ausflugs- und Wochenendverkehr dienten, der Verkehr aus England, Belgien und Holland nach der Schweiz sich aber im Rahmen des Ferienverkehrs abspielte, gelangten aus diesen Ländern keine Verwaltungsextrazüge zur Ausführung.

Verwaltungsextrazüge aus und nach dem Ausland¹⁾

Tab. 4

Jahr	Verwaltungsextrazüge aus dem Ausland				Verwaltungsextrazüge nach dem Ausland			
	Anzahl Züge	Frequenz	Einnahmen der SBB (Fr.)	von	Anzahl Züge	Frequenz	Einnahmen der SBB (Fr.)	nach
1930	2	860	8 373	D	—	—	—	—
1931	4	1204	5 209	D	1	847	2 751	D
1932	3	837	6 696	D	4	2076	8 823	D
1933	7	2143	16 227	F, D, A	8	3752	21 504	F, NL, D
1934	12	2854	20 381	F, D	7	2736	22 500	F, NL, GB, D
1935	6	1948	15 217	F, D	7	2602	29 974	F, NL/B, D
1936	5	1150	9 566	F, D	5	1516	10 707	F, GB, D
1937	2	344	4 553	F	4	971	10 220	F, NL/B, GB
1938	2	211	1 444	F	2	1098	8 280	F, NL/B

Aus England, Holland und Belgien kamen hingegen von Reisebureaux organisierte *Sammelzüge*, d. h. private Extrazüge, nach der Schweiz zur Ausführung. Vor allem die sog. William Tell- und Cook-Extrazüge der englischen Reisebureaux brachten in grosser Zahl Feriengäste in unser Land²⁾. Aber auch schweizerische Reisebureaux, insbesondere der Hotelplan³⁾, führten ebenfalls private Extrazüge nach der Schweiz durch.

¹⁾ Quelle: Angaben des Kommerziellen Dienstes Personenverkehr der Bundesbahnen.

²⁾ 1934 brachten 18 solche Züge 9672 Personen, 1935 40 Züge 13 459 Personen, 1936 93 Züge 21 227 Personen, 1937 194 Züge 42 571 Personen.

³⁾ In einer Broschüre des Hotelplans wurde die entscheidende Bedeutung des verbilligten Zubringerdienstes aus dem Ausland in der Weise veranschaulicht, dass für eine Reise London–Chur, von der Schweiz aus gesehen, London in die Nähe von Brüssel gerückt sei.

4. Die Bedeutung der Kollektivbillette für Bahnen und Fremdenverkehr

Um die Bedeutung der Kollektivbillette für die Bahnen würdigen zu können, muss man die Ergebnisse des Gesellschaftsverkehrs kennen, die aus Tabelle 5 ersichtlich sind.

Ergebnisse des Gesellschaftsverkehrs der Bundesbahnen¹⁾

Tab. 5

Jahr	Per onen			Einnahmen	
	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Ge- samteinnahmen der SBB
1913	1 366 730	1,49	85	3 973 793	4,70
1919	238 399	0,32	15	491 111	0,49
1920	503 694	0,58	31	1 337 937	1,09
1921	761 505	0,94	48	1 789 564	1,43
1922	1 163 464	1,44	73	2 920 208	2,41
1923	1 481 368	1,70	92	3 497 349	2,75
1924	1 641 410	1,70	102	3 772 938	2,85
1925	1 601 655	1,57	100	4 349 080	3,12
1925	882 083	0,87	100	3 421 606	2,45
1926	752 777	0,73	85	2 679 269	1,95
1927	865 858	0,77	98	3 188 376	2,23
1928	980 306	0,81	111	3 688 806	2,43
1929	1 393 905	1,10	158	4 293 453	2,75
1930	1 498 188	1,17	170	4 782 824	3,01
1931	1 473 576	1,19	167	4 389 095	2,91
1932	1 573 868	1,35	178	4 512 323	3,30
1933	1 924 335	1,68	218	5 982 305	4,42
1934	1 790 851	1,56	203	5 316 689	3,98
1935	1 714 060	1,56	194	5 251 269	4,16
1936	1 880 504	1,75	213	5 745 192	4,78
1937	2 344 117	2,09	266	7 245 447	6,19
1938	2 279 483	2,02	258	8 203 249	6,22
1939	1 384 180	1,16	157	4 473 545	3,35
1940	1 083 091	0,87	123	2 367 747	1,74
1941	2 152 667	1,50	244	5 179 387	3,20
1942	2 257 960	1,42	266	5 103 086	2,88
1943	2 373 416	1,34	269	5 698 471	2,94
1944	2 180 704	1,15	247	4 742 078	2,13
1945	4 271 939	2,09	484	18 070 024	7,11
1946	3 185 195	1,54	361	11 419 091	4,42

¹⁾ Von 1913 bis 1925 sind in dieser Tabelle bei den Personen und den Einnahmen die Ergebnisse der Kollektivbillette für Gesellschaften und Schulen aufgeführt, da bis zu diesem Zeitpunkt, d. h. bis 1924, in den Statistischen Jahrbüchern der Bundesbahnen diese Billette nicht separat ausgeschieden worden waren.

Die Wiedergewährung der Ermässigung in den ersten Nachkriegsjahren des ersten Weltkrieges hatte weder mengen- noch einnahmemässig Erfolg. Erst die Wiedereinführung des doppel-seitigen Staffeltarifes brachte einen wesentlichen Fortschritt, wozu auch die Veranstaltung der Verwaltungsextrazüge das ihrige beitrug. Trotz erhöhten Taxansätzen blieben die Einnahmen noch etwas zurück, was u. a. auf die vermehrte Benützung der 3. Klasse zurückzuführen ist. Die Wiedereinführung von ermässigten Retourfahrten vermochte die Frequenz etwas zu heben. Mit der bahn-seitigen Organisation von Gesellschaftsreisen und der Inkraftsetzung des neuen Tarifes von 1929 stieg die Anzahl der beförderten Personen beträchtlich, und auch die Einnahmen zeigten höhere Erträge. 1930 wurde ein vorläufiger Höhepunkt erreicht. Der Rückgang infolge der Weltwirtschaftsdepression machte sich beim Gesellschaftstarif nur in sehr geringem Masse im Jahre 1931 bemerkbar. Die Einführung des temporären Anhangs vermochte auf die Frequenzzunahme des nächsten Jahres helfend einzuwirken, und die Abwertung des Schweizerfrankens beeinflusste besonders den Ausland-Gesellschaftsverkehr günstig. Dies zeigt sich darin, dass 1938 trotz etwas geringerer Frequenz, wegen der längeren Fahrten und vermehrten Benützung der Polsterklasse durch die Ausländer, die Einnahmen bedeutend zunahmen. Dann erfolgte ungeachtet des Extrarabattes für die Landesausstellung ein Rückschlag. An der allgemeinen Verkehrsvermehrung während des zweiten Weltkrieges hatten auch die Kollektivbillette erheblichen Anteil. Die Gewährung der ausserordentlichen Vergünstigung anlässlich der 650-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft macht sich deutlich bemerkbar. Die enorme Zunahme von 1944 auf 1945, die Einnahmen stiegen um 280%, ist hauptsächlich auf die Aktion für amerikanische Urlauber zurückzuführen.

Aus Tabelle 5 geht die *Bedeutung der Kollektivbillette für die Bundesbahnen* – für andere Bahnen sind die Verhältnisse ähnlich deutlich hervor. Diese Einnahmen sind grösstenteils zusätzliche Einnahmen, da sie in überwiegender Masse vom ungebundenen Fremdenverkehr, dem «Kann»-Verkehr, stammen. Im Durchschnitt der letzten 20 Jahre machten sie rund 6 Mio Fr. aus, ein ansehnlicher Betrag, 3,74% der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr. Auf die verkehrsfördernde Wirkung der bahnorganisierten Gesellschaftsreisen und Verwaltungsextrazüge haben wir schon hin-

gewiesen. Immerhin ist in diesem Zusammenhang zu sagen, dass auch zuviel des Guten getan werden kann. Ab 1927 standen die Verwaltungsextrazüge, die vom Betriebsdienst der Bundesbahnen organisiert wurden, teilweise in Konkurrenz mit den vom Kommerziellen Dienst der Bundesbahnen organisierten Gesellschaftsreisen. Der Betriebsdienst führte seine Fahrten als Extraleistungen zu billigsten Taxen durch und wandte sich dabei an einen Verkehr, der auch mit weniger ermässigten Billetten erfolgt wäre, z. B. der Verkehr zu Ferienbeginn. So ergab es sich manchmal, dass volle Extrazüge und leere fahrplanmässige Züge geführt wurden. Rich- tiger sind in diesem Fall einfach Entlastungszüge. Hingegen haben Verwaltungsextrazüge ihre volle Berechtigung bei Massenveranstaltungen, wo durch billigste Fahrpreise wirklich zusätzlicher Verkehr geschaffen werden kann.

Die *Bedeutung der Kollektivbillette für den Fremdenverkehr* ist sehr gross, wurden doch im Durchschnitt der letzten 20 Jahre nur von den Bundesbahnen jährlich rund 2 Mio Reisende – fast die Hälfte der Bevölkerung der Schweiz – durch diese tarifarische Massnahme irgendwie dem Fremdenverkehr zugeführt. Man kann annehmen, dass jede mit einem solchen Billett beförderte Person wenigstens einen Zweig des unmittelbaren Fremdenverkehrsgewerbes in Anspruch nahm, sei es auch nur durch Kauf einer Ansichtskarte unterwegs. Das mittelbare Fremdenverkehrsgewerbe brauchen wir gar nicht zu erwähnen, gehören doch die Bahnen selbst dazu, und dass man sich irgendwie verpflegen muss, ist selbstverständlich.

Die Kollektivbillette sind für schon bestehende Gruppen, Vereine, Gesellschaften, Klubs usw. der Fahrausweis zur Ausführung von Ausflügen und Reisen. Indem bei den Kollektivbilletten der Rabatt nach der Teilnehmerzahl abgestuft ist, wird im Interesse jedes Einzelnen auf möglichst grosse Beteiligung der Mitglieder gedrängt, was natürlich auch wieder dem Fremdenverkehrsgewerbe zugute kommt. Dass gerade bei Sänger- oder Turnfahrten überhaupt bei Vereinsausflügen – das Gastwirtschaftsgewerbe in nicht zu geringem Umfang frequentiert wird, dürfte bekannt sein.

Durch die Veranstaltung von Verwaltungsextrazügen und Gesellschaftsreisen wurde der Gesellschaftstarif auch jenen Personen zugänglich gemacht, die keinem Verein oder konstituierten Gesellschaft angehören. So brachten die Kollektivbillette vor allem

für die unteren Bevölkerungsschichten die notwendige Verbilligung für den Ausflugs- und Passantenverkehr, da für Arbeiterkreise besonders in Zeiten des Niederganges der Konjunktur die Normaltaxen für Ausflüge im allgemeinen zu hoch sind und sie deshalb keine grösseren Fahrten unternehmen. Die bahnorganisierten Gesellschaftsreisen wurden namentlich von der wenig reisegewohnten Landbevölkerung gerne in Anspruch genommen. Durch diese Massnahmen, d. h., dass die Kollektivbillette auch dem Einzelverkehr zugänglich gemacht wurden, erfuhren vor allem der Ausflugs- und Wochenendverkehr eine grosse Förderung, was sich auf die dabei beteiligten Fremdenverkehrsgewerbebezüge günstig auswirkte. Besonders die Landbevölkerung lässt es sich bei solchen Fahrten gerne «etwas kosten». Zu erwähnen ist, dass der Ausflugs- und Wochenendverkehr durch den Konkurrenzkampf zwischen Bahnen und Autocars eine spezielle Begünstigung erfuhr.

Während Fahrten von ganzen Vereinen oder Gesellschaften zu Ferienaufenthalten und zurück, verglichen mit Ausflugsreisen, in geringerem Umfang vorgenommen werden, ist die Bedeutung der Kollektivbillette für den Ferienverkehr dennoch nicht minder gross. Beim Ferienverkehr haben Gruppenreisen meistens eine andere Struktur: die Hinfahrt erfolgt in der Gemeinschaft, der Aufenthalt und die Rückreise individuell. Durch die Zulassung der Einzelmückreise innert 10 Tagen und der Möglichkeit der weiteren Verlängerung um 7 oder 14 Tage wurde der Ferienverkehr sehr gefördert, indem so durch die Organisation von Gesellschaftsreisen und Extrazügen durch Reisebureaux usw. für jedermann, der die Beschränkung der Hinfahrt an bestimmtem Tag in bestimmtem Zug auf sich nimmt, die Reisekosten verbilligt werden.

Von grösster Bedeutung sind dabei solche Massnahmen für die Heranziehung von ausländischen Feriengästen. Vielfach scheiterte nämlich gerade bei Mittelstandsschichten, die sich oft nur eine Woche Ferien leisten können, eine Schweizerreise an den hohen Reisekosten. Durch die auf dem Gesellschaftstarif basierenden Ermässigungen der Gesellschaftsreisen und Extrazüge im Gesellschaftsverkehr Grossbritannien-Schweiz kamen dabei besondere Complementary Party Tickets zur Ausgabe¹⁾ wurden die Fahr-

¹⁾ Diese Billette wurden für Gruppen von mehr als 15 Personen abgegeben und waren gültig zur gemeinsamen Hinreise und Einzelmückreise innert 60 Tagen. Für schweizerische Strecken konnten die Gruppentaxen

preise so verbilligt, dass dadurch viele neue Feriengäste den Weg in die Schweiz fanden, was natürlich dem gesamten Fremdenverkehrsgewerbe zugute kam. In dieser Richtung leistete u. a. der *Hotelplan* grosse Pionierdienste, indem er neben England auch aus Frankreich, Belgien und Holland sowie aus Deutschland Gesellschaftsfahrten in Extra- und fahrplanmässigen Zügen nach der Schweiz organisierte. Durch seine billigen Pauschalarrangements, in die er auch die Fahrpreise einkalkulierte, warb er besonders in Angestelltenkreisen jener Länder und konnte so bedeutenden zusätzlichen Verkehr schaffen¹⁾.

für 15–99 Personen mit dem Zuschlag für Einzelrückreise in Anrechnung. Ausnahmsweise wurden diese Billette auch an kleinere Gruppen zum gleichen Preis abgegeben, für Gesellschaften von mehr als 100 Personen aber auch der gleiche Preis berechnet.

¹⁾ Nach Angabe des Hotelplans betrug seine Frequenz aus England, Frankreich, Belgien und Holland: im Sommer 1935 3995 Reisende, im Winter 1935/36 2367 Reisende, im Sommer 1936 9704 Reisende, im Winter 1936/37 5688 Reisende, im Sommer 1937 über 47 000 Reisende; aus Deutschland: im Sommer 1935 5714 Reisende, im Sommer 1936 2424 Reisende, im Sommer 1937 401 Reisende.

Viertes Kapitel

Tarifarische Massnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs mit gewissen Abonnementssorten

I. Das kurzfristige schweizerische Generalabonnement

Abonnemente im allgemeinen sind vorausbezahlte, gegenüber den gewöhnlichen Fahrpreisen verbilligte Fahrkarten für eine Anzahl Fahrten in einer bestimmten Zeitdauer. Bei persönlichen Abonnementen kommt die gewährte Ermässigung in der Regel nur einer Person zu, bei unpersönlichen hingegen mehreren. Generalabonnemente sind nun solche persönliche Abonnemente, die gegen Bezahlung eines Pauschalbetrages während einer bestimmten Zeitdauer auf einem bestimmten Eisenbahnnetz zu unbeschränkten Fahrten gelten.

Können Generalabonnemente zur Förderung des Fremdenverkehrs überhaupt in Frage kommen? Sind sie für Reisen im Rahmen des ungebundenen Fremdenverkehrs zweckmässig? Spricht man in der Schweiz gemeinhin von Generalabonnementen, so meint man immer das Schweizerische Generalabonnement, dessen Geltungsbereich ca. 5500 km beträgt und das auf allen wichtigeren Bahnen, mit Ausnahme der Fremdenverkehrsbahnen im engeren Sinn, gültig ist. Dieser Fahrausweis eignet sich also vor allem für längere Ferienreisen, verbunden mit grösseren Ausflügen, sowie auch für Studienreisen. In bezug auf die erste Frage kommt es auf den Preis des Generalabonnements an, der seinerseits neben der Grösse des Geltungsbereiches von der Länge der Gültigkeitsdauer abhängig ist.

Beim Jahresabonnement ist der Pauschalbetrag so gross, es kostet je nach Klasse heute Fr. 1000 bis Fr. 1660, dass es nur für Ferienreisen nicht in Frage kommt. Es wurde für den Geschäftsverkehr geschaffen, kann natürlich nebenbei auch zu Erholungs- und Vergnügungszwecken benützt werden. Der Pauschalbetrag als Reisekosten muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den Auf-

enthaltskosten stehen. So kommen als Abonnemente für den Ferienverkehr nur solche in Betracht, die eine kürzere Geltungsdauer haben und dementsprechend billiger sind, also die *kurzfristigen* Generalabonnemente. Während vor dem ersten Weltkrieg dazu die Karten für 15, 30 und 45 Tage gezählt wurden, sind es heute, d. h. bis zum 1. Mai 1948, nur noch diejenigen für 8 und 15 Tage.

1. Die Höhe der Abonnementspreise seit 1898

Am 1. Juni 1898 führte der damalige Verband Schweizerischer Eisenbahnen an Stelle von Abonnements für halbe Billette Generalabonnemente ein, u. a. auch solche mit einer *Gültigkeit von 15 und 30 Tagen*. Diese wurden als kurzfristige Generalabonnemente bezeichnet und waren für den Touristenverkehr, also den ungebundenen Fremdenverkehr, gedacht. Die 15tägigen Abonnemente kosteten bei einem Geltungsbereich von 3241 km je nach Klasse Fr. 30, Fr. 42 oder Fr. 60, die 30tägigen Fr. 50, Fr. 70 oder Fr. 100. Das waren Beträge, die sich in einem Ferienbudget für 15 oder 30 Tage gut unterbringen liessen, und deshalb kamen diese Abonnemente tatsächlich als Fahrausweise für den Ferienverkehr in Betracht.

Mit der Zeit wurde der Geltungsbereich durch Aufnahme neuer Bahn- und Dampfschiffunternehmungen erweitert und die Taxen heraufgesetzt. 1906 erfolgte z. B. der Beitritt der Rhätischen Bahn, und mit der Eröffnung der Simplonlinie betrug der Geltungsbereich 4231 km. Gleichzeitig kamen auch *45tägige Generalabonnemente* zu Fr. 80, Fr. 110 oder Fr. 160 zur Ausgabe, während die Preise der 15tägigen Karten nun Fr. 40, Fr. 55 oder Fr. 80, diejenigen der 30tägigen Fr. 60, Fr. 85 oder Fr. 160 ausmachten. Die Abonnemente für 45 Tage wurden auch zu den kurzfristigen gezählt und hatten eine Lücke für diejenigen Touristen auszufüllen, denen die 30tägigen Karten nicht genügten, die für 3 Monate aber zu teuer waren¹⁾. Sie wurden hauptsächlich von Frankreich und Deutschland aus im Anschluss an die 45tägigen internen französischen Rundreisehefte und an die 45tägigen deutschen Vereinsfahrtscheinhefte verlangt. Es scheint also, dass diese Abonnemente

¹⁾ Das Generalabonnement für 3 Monate kostete 140, 195 oder 280 Franken.

damals einem gewissen Bedürfnis, namentlich seitens ausländischer Feriengäste, entsprochen haben.

Auf Grund von ungünstigeren Rechnungsabschlüssen im Jahre 1908 suchte man nach Mitteln für Einnahmenvermehrungen und erhöhte so auch die Preise der kurzfristigen Generalabonnemente. Mit Rücksicht auf die Preise ähnlicher Abonnemente für Savoyen, das Salzkammergut usw. begnügte man sich mit 12,5 %. Aus Anlass der Betriebseröffnung der Lötschbergbahn wurde auf den 1. Juni 1913 der Generalabonnementstarif neu herausgegeben und dabei die Taxen um 11 % erhöht. Der Geltungsbereich betrug nun 4920 km, und die Abonnemente für 15 Tage kosteten Fr. 50, Fr. 70 oder Fr. 100, die Abonnemente für 30 Tage Fr. 75, Fr. 105 oder Fr. 150 und die Abonnemente für 45 Tage Fr. 100, Fr. 140 oder Fr. 200. Nach der Ansicht der Aufsichtsbehörde, des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, war man damit an der Grenze dessen angelangt, was diesen Abonnementen auferlegt werden könnte. Aber auf den 1. Mai 1916 erfolgte eine weitere Erhöhung um 10 %, dann kam die Ära der Kriegszuschläge, und auf den 1. September 1917 wurden sie im Rahmen der Massnahmen zur Verkehrseinschränkung ganz aufgehoben.

Auf den 1. Juni 1922 erfolgte die Wiederausgabe von kurzfristigen Generalabonnementen für 15 und 30 Tage. Der Geltungsbereich war mit 4800 km etwas kleiner als 1913. Die Preise für 15tägige Karten betrugen hingegen Fr. 105, Fr. 160 oder Fr. 210, diejenigen der 30tägigen Fr. 175, Fr. 260 oder Fr. 345, was gegenüber 1913 eine Erhöhung um 110 bis 128 % ausmachte. Es ist ganz klar, dass durch diesen enormen Aufschlag die kurzfristigen Generalabonnemente nur noch in geringem Umfang für Ferienreisen benützt wurden¹⁾. Einer allgemeinen Taxermässigung wollten jedoch die Bundesbahnen nicht zustimmen, obwohl sich verschiedene Privatbahnen von einer Preisherabsetzung respektablen Mehrverkehr versprochen. Schliesslich wurde in der Kommerziellen Konferenz diese Massnahme doch mehrheitlich beschlossen, und so trat auf den 1. Juni 1924 eine Preisreduktion von 10 bis 22 % in Kraft. Der Geltungsbereich erfuhr eine Erweiterung auf 5370 km.

¹⁾ Nach einer Statistik der Bundesbahnen wurden 1922 rund 70 % aller kurzfristigen Karten von Geschäftsreisenden und nur 30 % von Touristen benützt. Vgl. das Protokoll der 26. Kommerziellen Konferenz vom 28. März 1924, S. 42.

Das Abonnement für 15 Tage kostete nun Fr. 90, Fr. 125 oder Fr. 180, dagegen für 30 Tage Fr. 155, Fr. 220 oder Fr. 310.

Wiederholt wurde den Bundesbahnen die Anregung gemacht, auch Stägige Generalabonnemente einzuführen, die insbesondere jenen Reisenden dienen würden, die für eine Ferienreise nur eine Woche aufwenden könnten. Die verschiedenen Verwaltungen waren dieser Anregung günstig gesinnt, da sie in ihr auch eine Massnahme zur Bekämpfung der Autokonkurrenz erblickten. Ausserdem massen sie der dadurch möglichen Verkehrsgewinnung aus dem Ausland eine nicht unerhebliche Bedeutung zu. Ferner bewirkte diese Massnahme den Beitritt einiger Fremdenverkehrsbahnen im weiteren Sinn, z. B. der Furka-Oberalpbahn, zum Generalabonnements-tarif, wodurch sich der Geltungsbereich auf rund 5500 km erhöhte. So wurden denn auf den 1. Mai 1929 auch *achtstägige Generalabonnemente* zu Fr. 65, Fr. 90 oder Fr. 130 in Kraft gesetzt.

Da 1939 der Umsatz an 30tägigen Abonnements nicht einmal mehr 20 % desjenigen der 8- und 15tägigen Karten ausmachte, sie waren einmal zu teuer und weiter machte sich die Tendenz der Verkürzung der Ferienaufenthalte immer mehr bemerkbar, wurden die Abonnemente für 30 Tage auf den 1. Juli 1940 als feste Abonnementskarten fallen gelassen, d. h. durch ein Monatsabonnement ersetzt, das gleichzeitig als erste Rate für das Jahresabonnement figuriert und vorwiegend im Geschäftsverkehr Verwendung finden dürfte. Gleichzeitig erfolgte eine Änderung der Klassenspannung von 1:1, 4:2 auf 1:1, 33:1,66 sowie die Schaffung von 7 bzw. 8 Tage gültigen *Zusatzkarten*, wodurch die Gültigkeitsdauer des 8tägigen Abonnements einmal um 7 Tage auf 15 Tage und zweimal um je 8 Tage bis auf 31 Tage verlängert werden kann, diejenige des Abonnements für 15 Tage zweimal um je 8 Tage. Die Preise betrugen nun: Stägige Abonnemente Fr. 65, Fr. 90 oder Fr. 110, 15tägige Abonnemente Fr. 90, Fr. 120 oder Fr. 150, während die Zusatzkarten Fr. 35, Fr. 45 oder Fr. 60 kosteten. Auf den 1. April 1944 wurde auf den kurzfristigen Generalabonnements und den Zusatzkarten einheitlich ein Kriegstaxzuschlag von 10 % in Kraft gesetzt, wodurch sich folgende Fahrpreise ergeben haben: 8tägige Abonnemente Fr. 71.50, Fr. 99 oder Fr. 121, 15tägige Abonnemente Fr. 99, Fr. 132 oder Fr. 165, Zusatzkarten Fr. 38.50, Fr. 49.50 oder Fr. 66.

Teilt man den Abonnementspreis durch die Anzahl der Geltungstage, so erhält man gewissermassen die *täglichen Fahrkosten*, d. h. den Betrag, für den im Durchschnitt täglich gefahren werden muss, um den Transportunternehmungen nichts zu schenken. Diese «täglichen Fahrkosten» machten 1913 beim 15tägigen Abonnement je nach Klasse Fr. 3.33, Fr. 4.66 oder Fr. 6.66 aus, d. h. es mussten im Durchschnitt täglich mindestens 64 km einfache Fahrt auf Bundesbahnstrecken zurückgelegt werden oder im ganzen 960 km; beim 30tägigen Abonnement betrugen sie Fr. 2.50, Fr. 3.30 oder Fr. 5, d. h. 48 km täglich oder im ganzen 1440 km; beim 45tägigen Abonnement musste täglich für Fr. 2.22, Fr. 3.11 oder Fr. 4.44 oder 43 km bzw. total 1935 km gefahren werden. Um 1922 bei einem 15tägigen Abonnement auf seine Rechnung zu kommen, musste ein Reisender täglich je nach Klasse für Fr. 7, Fr. 10.66 oder Fr. 14 fahren, d. h. in der 2. und 3. Klasse täglich durchschnittlich 93 km, in der 1. Klasse 85 km, im ganzen demnach 1395 bzw. 1275 km. Beim 30tägigen Abonnement ergaben sich Beträge in der Höhe von Fr. 5.83, Fr. 8.66 oder Fr. 11.50, d. h. Reiseweiten von 78 km in der 3., 75 km in der 2. und 69 km in der 1. Klasse, was total 2340 bzw. 2250 bzw. 2070 km ausmachte. Ab 1924 reduzierten sich die «täglichen Fahrkosten» beim Abonnement für 15 Tage auf Fr. 6, Fr. 8.33 oder Fr. 12, d. h. es mussten noch 80 km täglich oder 1200 km im ganzen zurückgelegt werden, während bei den Abonnements für 30 Tage für Fr. 5.17, Fr. 7.33 oder Fr. 10.33 täglich gefahren werden mussten, was 69 km im Tag oder total 2070 km ausmachte. Bei den Generalabonnements für 8 Tage ergaben sich tägliche Beträge von Fr. 8.12, Fr. 11.25 oder Fr. 16.25. Bei diesen mussten im Durchschnitt täglich 108 km einfache Fahrt auf Bundesbahnstrecken oder im ganzen 864 km gefahren werden.

2. Die Bedeutung der kurzfristigen Generalabonnemente für Bahnen und Fremdenverkehr

In Bahnkreisen einerseits und in Fremdenverkehrskreisen andererseits wurden früher oft entgegengesetzte Ansichten über die Rentabilität einer solchen tarifarischen Massnahme bzw. deren Nutzen für den Fremdenverkehr vertreten. Die Bedeutung der

kurzfristigen Generalabonnemente für die Bundesbahnen geht aus
Tabelle 6 hervor

Die Ergebnisse des kurzfristigen Generalabonnementverkehrs
der *Bundesbahnen*¹⁾

Tab. 6

Jahr	Abonnemente für 8 Tage (1913: 45tägige Abonnemente)				Abonnemente für 15 Tage				Abonnemente für 30 Tage (Ab 1940 Zusatzkarten)			
	Personen		Einnahmen		Personen		Einnahmen		Personen		Einnahmen	
	Anzahl*) Fahrten	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB	Anzahl*) Fahrten	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB	Anzahl*) Fahrten	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB
1913	57 122	0,06	147 813	0,17	490 484	0,53	1 266 910	1,49	197 632	0,21	510 486	0,60
1922					24 352	0,03	115 401	0,09	21 363	0,03	101 231	0,08
1923					43 673	0,05	200 094	0,16	37 433	0,04	171 842	0,14
1924					71 837	0,07	325 352	0,28	55 049	0,06	249 322	0,19
1925					89 571	0,09	374 319	0,27	63 769	0,06	266 609	0,19
1926					90 664	0,09	371 899	0,27	63 544	0,06	260 661	0,19
1927					103 763	0,09	419 790	0,22	65 112	0,06	263 442	0,18
1928					118 373	0,10	460 706	0,31	70 186	0,06	273 165	0,18
1929	82 555	0,07	317 836	0,20	139 000	0,11	535 155	0,34	76 643	0,06	295 073	0,19
1930	104 318	0,08	388 482	0,24	141 643	0,11	527 481	0,33	79 363	0,06	295 594	0,19
1931	89 666	0,07	329 525	0,21	121 632	0,10	446 999	0,30	79 236	0,06	291 191	0,19
1932	89 720	0,08	322 187	0,24	106 838	0,09	383 660	0,28	69 664	0,06	250 164	0,18
1933	88 926	0,08	306 885	0,22	108 540	0,09	374 571	0,28	67 757	0,06	233 833	0,17
1934	82 145	0,08	268 286	0,20	90 940	0,08	310 720	0,23	54 870	0,05	203 216	0,15
1935	79 976	0,07	243 709	0,19	91 718	0,08	284 351	0,23	68 265	0,06	213 968	0,17
1936	96 480	0,09	283 433	0,24	100 496	0,10	305 035	0,25	46 361	0,04	144 852	0,12
1937	121 792	0,14	359 053	0,28	139 106	0,12	427 420	0,32	42 809	0,04	131 127	0,10
1938	158 257	0,11	373 092	0,27	181 945	0,16	437 156	0,33	60 498	0,05	140 835	0,11
1939	109 983	0,09	258 770	0,19	156 501	0,13	373 869	0,30	51 799	0,04	121 457	0,09
1940	112 636	0,09	282 354	0,21	107 870	0,09	277 642	0,20	12 496	0,01	32 244	0,02
1941	154 600	0,11	383 517	0,24	140 604	0,10	360 758	0,22	25 509	0,02	65 206	0,04
1942	193 662	0,12	492 066	0,28	177 374	0,11	468 518	0,26	36 422	0,02	94 278	0,05
1943	203 383	0,12	521 858	0,27	200 471	0,11	542 468	0,28	37 433	0,02	102 083	0,05
1944	167 300	0,09	462 446	0,21	218 915	0,11	628 580	0,28	52 674	0,03	153 637	0,07
1945	247 388	0,12	695 426	0,27	294 278	0,14	850 628	0,33	49 400	0,03	145 777	0,06
1946	379 035	0,18	1 076 634	0,42	417 986	0,20	1 200 802	0,46	50 248	0,02	146 081	0,06

Der Höhepunkt des kurzfristigen Generalabonnementverkehrs
war vor dem ersten Weltkrieg, wo 1913 z. B. 2,26% der Gesamt-
einnahmen der Bundesbahnen aus dem Personenverkehr von diesen
Abonnementen stammten, während im Durchschnitt der letzten

1) Quelle Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

2) Pro Stägiges Generalabonnement werden 20 Fahrten angenommen.

3) Pro 15tägiges Generalabonnement werden 29 Fahrten angenommen.

4) Pro 30tägiges Generalabonnement werden 48 Fahrten und pro
Zusatzkarte 11 Fahrten angenommen.

20 Jahre sie nur noch 0,64% einbrachten. Die kurzfristigen Generalabonnemente hatten also damals für die Bahnen eine viel grössere Bedeutung. Im Spitzenjahr 1906 wurden beispielsweise von allen Bahnen für über 3,5 Mio Fr. solcher Abonnemente verkauft.

Nach der Wiederausgabe im Jahre 1922 waren die kurzfristigen Generalabonnemente zunächst sozusagen bedeutungslos. Es setzte dann aber bis 1930, wo sich eine vorläufige Spitze ergab, eine erfreuliche Entwicklung ein. Die nachfolgenden Depressionsjahre bewirkten bis 1935 eine rückläufige Bewegung. 1938 bildete sich erneut eine Spitze. Im Verlauf des zweiten Weltkrieges und vor allem in den Nachkriegsjahren erhöhten sich die Einnahmen auch aus den kurzfristigen Generalabonnementen ausserordentlich stark.

Im ganzen genommen erzielten die Bundesbahnen aus ihnen recht ansehnliche Beträge, im Durchschnitt der letzten 20 Jahre über 1 Mio Fr. jährlich. Sie dürften damit wohl auf ihre Rechnung gekommen sein, obwohl sie z. B. 1924 der Preisherabsetzung nicht glaubten zustimmen zu können. Diese bewirkte übrigens neben anderen Faktoren bei den 15tägigen Karten eine Einnahmenvermehrung von 63%, bei den Abonnementen für 30 Tage eine solche von 45%.

Indem die Bahnen durch die Abgabe solcher Abonnemente einzelnen Reisenden Beträge abnehmen, die sie ohne solche Abonnemente nicht in gleicher Höhe für Fahrkosten verausgabt hätten, machen jene also ein gutes Geschäft¹⁾. Zugleich können kurzfristige Generalabonnemente ein Anreiz für eine längere Ferienreise sein. Dadurch fördern sie den Fremdenverkehr und sind so für diesen bedeutungsvoll. Andererseits suchen natürlich die Inhaber kurzfristiger Generalabonnemente dieselben möglichst stark auszunützen. Hierin liegt für gewisse Bahnunternehmungen und für einzelne Fremdenverkehrszweige ein Nachteil, der zu Kontroversen über die Nützlichkeit dieser tarifarischen Massnahme führte.

Da die Bundesbahnen ca. vier Fünftel der Einnahmen aus den kurzfristigen Generalabonnementen erhalten, bleibt für alle anderen beteiligten Verwaltungen nicht mehr viel übrig, so dass einzelne

¹⁾ *Gödden* berechnete die durchschnittlichen Reisekosten für Auslands-gäste pro Aufenthaltstag für 1913 auf Fr. 0.75, für 1920 auf Fr. 1.70, für 1925 auf Fr. 2.08, für 1930 auf Fr. 3.43 und für 1935 auf Fr. 5.05 (a. a. O., S. 225). während die «täglichen Fahrkosten» bei kurzfristigen Generalabonnementen ganz bedeutend höher sind, vgl. S. 73.

glaubten, zu kurz zu kommen¹⁾). Vor allem aber wurde vor dem ersten Weltkrieg und dann in den Nachkriegsjahren von Kreisen der Grosshotellerie gegen die 15tägigen Generalabonnemente scharfe Opposition gemacht. So verlangte z. B. schon 1904, dann 1913 und 1915 der Vertreter des Schweizer Hotelier-Vereins in der Kommerziellen Konferenz immer wieder die Abschaffung dieser «Rennbillette» oder «Schlafkarten», mit denen zur Ersparung der Übernachtungskosten ganze Nächte in den Zügen verbracht würden²⁾). Die Bahnen waren aber dafür unter keinen Umständen zu haben, hatten sie doch ansehnliche Erträgnisse aus diesen Abonnementen. Ferner waren sie der Ansicht, dass diese Einrichtung in hohem Masse zur Hebung des Fremdenverkehrs in der Schweiz beigetragen hätte. Ein Touristenland wie die Schweiz dürfte sich hinsichtlich solcher Verkehrseinrichtungen unter keinen Umständen von Nachbarländern überbieten lassen, wenn es nicht direkt der Ablenkung des Fremdenstroms nach diesen Ländern, in welcher Hinsicht von Bayern, Tirol usw. ohnehin fortwährend Anstrengungen gemacht würden, Vorschub leisten wollte³⁾). Hingegen benützten die Bundesbahnen im Jahre 1913 die Klagen der interessierten einheimischen Kreise als Vorwand, die Preiserhöhungen vor dem Eisenbahndepartement zu rechtfertigen, da damit nebenbei die Absicht bestände, so die Frequenz zu reduzieren. Von einer Abschaffung dieser Abonnemente müsste immerhin Umgang genommen werden⁴⁾).

Auch bei der Frage der Wiedereinführung von kurzfristigen Generalabonnementen im Jahre 1922 gingen die Meinungen stark auseinander. Der Vertreter des Schweizer Hotelier-Vereins, Ex-

¹⁾ So machte z. B. 1904 die Gotthardbahn geltend, dass sie pro 15-tägiges Abonnement 2. Klasse Fr. 9.10, pro Abonnement 3. Klasse nur Fr. 3.20 erhalte, wobei sicher fast jeder Generalabonnementsinhaber in den Tessin und zurück reise. (Vgl. das Protokoll der 3. Kommerziellen Konferenz des VSE vom 16. Juni 1904, S. 27); oder 1924 konnte z. B. über die Verteilung der Einnahmen aus den kurzfristigen Generalabonnementen zunächst keine Einigung erzielt werden (Vgl. das Protokoll der 26. Kommerziellen Konferenz vom 27./28. März 1924, S. 47 ff.).

²⁾ Vgl. die Protokolle der 15. Kommerziellen Konferenz des VSE vom 28. April 1904, S. 18, und der 11. Kommerziellen Konferenz vom 27. September 1915, S. 31 ff.

³⁾ Vgl. dasselbe Protokoll vom 28. April 1904, S. 18.

⁴⁾ Vgl. das Protokoll der 7. Kommerziellen Konferenz vom 15. April 1913, S. 31.

ponent der Grosshotels, sprach sich erneut gegen die 15tägigen Abonnemente aus, deren Einführung ein Missgriff gewesen sei, den man nicht wiederholen sollte. Er wurde dabei unterstützt durch Vertreter der Handelskreise, die der Ansicht waren, dass dadurch wegen Erleichterung der Konkurrenz ausländischer Handelsreisender nicht nur den einheimischen Handelsreisenden, sondern auch dem einheimischen Handel und der Industrie schwerer Schaden zugefügt würde. Den gegenteiligen Standpunkt vertraten die Verkehrszentrale und Vertreter von Fremdenverkehrsbahnen, die auf die grosse propagandistische Wirkung einer solchen Massnahme hinwiesen. Die schweizerische Hotellerie umfasse nicht nur Hotels erster und zweiter Klasse, sondern auch kleinere Gasthäuser, welche die Wiedereinführung sehr begrüssen würden. Man hätte nun allen Grund, auch über die «Rennreisenden» froh zu sein. Der Verkehr könnte ohne Begünstigungen nicht gehoben werden¹⁾. Die Bundesbahnen fanden die gegen die Wiedereinführung geltend gemachten Gründe stichhaltiger und ausschlaggebender und wollten zunächst zur Wiedereinführung nicht Hand bieten. Mit Rücksicht auf eine Interpellation im Nationalrat änderten sie jedoch ihre Ansicht, und so wurden die kurzfristigen Generalabonnemente wieder in Kraft gesetzt.

Wir sehen also, dass damals die Ansichten oft weit auseinandergingen. Schon bei der Frage der Preisherabsetzung im Jahre 1924 stellte sich dann der neue Vertreter des Schweizer Hotelier-Vereins ebenfalls auf den Standpunkt, dass die kurzfristigen Generalabonnemente für den Fremdenverkehr von grossem Nutzen wären, und als die Bundesbahnen in dieser Massnahme auch noch ein Mittel zur Bekämpfung der Autokonkurrenz erblickten, herrschte Einigkeit über die Nützlichkeit dieser Abonnemente. Da im Durchschnitt der letzten 10 Jahre über 9200 Abonnemente für 8 Tage, rund 7000 Abonnemente für 15 Tage und über 3400 Zusatzkarten jährlich verkauft wurden, die zusammen jeweils rund 188 000 Logiernächte gebracht haben dürften, geht daraus die Bedeutung der kurzfristigen Generalabonnemente für den Fremdenverkehr eindeutig hervor.

Und dennoch befriedigen die kurzfristigen Generalabonnemente, vor allem vom Standpunkt des Ferienreisenden aus gesehen,

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 23. Kommerziellen Konferenz vom 21. Februar 1922, S. 34 und 35.

nur teilweise. Wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, will ein Ferienreisender, wenn er sich einmal zum Kauf eines kurzfristigen Generalabonnements entschlossen hat, es, so gut er kann, ausnützen, d. h. er fährt jeden Tag möglichst grosse, im Abonnement eingeschlossene Strecken. Besonders bei der Stägigen Karte hat er stets den Eindruck, dass jeder Tag, an dem er das Abonnement nicht benütze, für ihn einen Verlust bedeute. Er wird also tatsächlich zum «Rennreisenden». Ausserdem ist zu beachten, dass die kurzfristigen Generalabonnemente auf den meisten Fremdenverkehrsbahnen im engeren Sinn gar nicht gültig sind, dass er also viele Ausflüge nur gegen nochmalige Bezahlung eines Fahrpreises ausführen kann, wobei einige dieser Bahnen Inhabern von Generalabonnementen eine Ermässigung gewähren, andere hingegen nicht. Da seit 1929, wo die letzte Erweiterung des Geltungsbereiches vorgenommen wurde, verschiedene Verwaltungen das Gesuch um Aufnahme in den Generalabonnementstarif gestellt hatten, und solche Aufnahmen entweder eine Verminderung der Einnahmen für die bisher am Abonnement beteiligten Verwaltungen oder eine Erhöhung des Abonnementspreises zur Folge hätten, die den Interessentenkreis verringern würde, drängte sich eine neue Lösung auf, die im Ferien-Generalabonnement gefunden wurde.

3. Das Ferien-Generalabonnement

Erste Pläne zur Schaffung eines solchen Fahrausweises stammen aus dem Herbst 1935, wo die Schweizerische Verkehrszentrale an die Bundesbahnen das Gesuch stellte, ein *Schweizerisches Ferien-Generalabonnement* an Stelle der vom Hotelplan in einzelnen Regionen erwirkten Regionalabonnemente einzuführen. Dieses Projekt hatte aber keinen Erfolg, obwohl die Bahnen ihm eine gewisse Berechtigung nicht absprechen konnten. Die Transportunternehmungen suchten sogar ihrerseits nach der Möglichkeit einer anderen Lösung. Aber im allgemeinen bestand bei ihnen keine grosse Begeisterung zur Einführung eines neuen Fahrausweises, und so unterblieb einstweilen eine solche tarifarische Massnahme zur besonderen Förderung des Ferienverkehrs.

Die Gelegenheit zur Verwirklichung eines ähnlichen Fahrausweises ergab sich anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung 1939. Nachdem der Gedanke, in Verbindung mit der Landes-

ausstellung dem gesamtschweizerischen Ferienreiseverkehr durch Gewährung einer Sondervergünstigung auf den zusammenstellbaren Billetten einen Impuls zu geben, fallengelassen werden musste. wurde nämlich ein besonderes *Landesausstellungsabonnement* erwogen. Durch ein solches Abonnement sollten in- und ausländische Reisende veranlasst werden, mit dem Besuch der Landesausstellung eine grössere Schweizerreise zu verbinden. Von der Visp-Zermatt-Bahn wurde an Stelle eines Abonnements die Ausgabe einer Touristenkarte nach französischem Muster vorgeschlagen. Dieser Antrag blieb jedoch in Minderheit, und so wurde für die Zeit vom 6. Mai bis 29. Oktober das Landesausstellungsabonnement in Kraft gesetzt.

Dieses war nun zum Teil Generalabonnement, zum Teil Halbtaxabonnement. Es hatte eine Gültigkeitsdauer von 16 Tagen, berechnet für 15tägige Ferien, beginnend an einem Samstag und endigend am Sonntag nach 2 Wochen. An 4 Tagen, die vom Inhaber innerhalb der Gültigkeitsdauer der Karte frei gewählt werden konnten, berechnete es zu beliebigen Fahrten auf dem im Abonnement angegebenen Geltungsbereich. Als Geltungsbereich der Landesausstellungskarte mussten gegenüber dem Geltungsbereich des Schweizerischen Generalabonnements Änderungen vorgenommen werden. Gestrichen wurden die Verwaltungen, die für den Touristenverkehr ohne grosse Bedeutung sind. Das Netz der Bundesbahnen wurde ganz aufgenommen. Über den Geltungsbereich des Schweizerischen Generalabonnements hinaus fanden die Berner Oberland-Bahnen Aufnahme. Als Halbtaxabonnement war die Landesausstellungskarte auf fast allen Transportunternehmungen gültig, und zwar konnten 20 Billette einfacher Fahrt oder Hin- und Rückfahrt zur halben Taxe gelöst werden. Die Abonnementspreise betrugen inkl. Eintritt in die Ausstellung je nach Klasse Fr. 45, Fr. 60 oder Fr. 75. Ferner wurde eine Verlängerungskarte für eine Woche mit einem weiteren Benützungstag als Generalabonnement zum Preis von Fr. 10, Fr. 13.50 oder Fr. 16.50 ausgegeben. Das Landesausstellungsabonnement, das nun insbesondere dem Ferienverkehr zugute kam, erfreute sich eines regen Zuspruchs. Im ganzen wurden 54 484 Abonnemente verkauft, die eine Totaleinnahme von Fr. 3 131 791 ergaben. Der Durchschnittsertrag betrug Fr. 57.50.

Nach diesem Experiment ruhte die Idee des Feriengeneralabonnements wieder. Es erfolgte dann zur Förderung des Ferienverkehrs in der Kriegszeit die Einführung des Ferienabonnements.

auf das wir im nächsten Abschnitt zu sprechen kommen werden. Diesem Fahrausweis fehlte der Generalabonnementscharakter, es war nur ein kurzfristiges Halbtaxabonnement. In den Nachkriegsjahren des zweiten Weltkrieges wurden Wünsche seitens der Abonnenten, es möchten die kurzfristigen Generalabonnemente in der Weise umgestaltet werden, dass die Reisetage beliebig vom Reisenden bestimmt werden können, ähnlich dem gemeinsamen Tageswahlabonnement der Rhätischen Bahn und der Davos-Parsenn-Bahn¹⁾, immer häufiger angebracht. Auch ausländische Reisebureaux wiesen auf diese Verbesserungsmöglichkeit der kurzfristigen Generalabonnemente hin und sagten der Umgestaltung, falls sie sich verwirklichen lassen würde, eine grosse propagandistische Wirkung voraus.

So wurde denn im Hinblick auf die allgemeine Tarifreform dieser Fragenkomplex erneut untersucht und vorerst einmal beschlossen, die Generalabonnemente – die langfristigen wie die kurzfristigen – durch einen zusätzlichen Halbtaxbereich zu ergänzen, dem ziemlich alle öffentlichen Transportunternehmungen, also auch die Autokurse der Postverwaltung und einige konzessionierte Autounternehmungen, angehören, ausgenommen die städtischen Strassenbahnen und die städtischen Auto- und Trolleybusse, die Aufzüge, die Sesselbahnen, Skilifte und Schlittenseilbahnen. Das Generalabonnement wird so zu einem sozusagen das ganze öffentliche Verkehrsnetz umfassenden Reiseinstrument. Ferner wurde die Schaffung kurzfristiger Generalabonnemente mit wählbaren Reisetagen beschlossen, also die definitive Einführung von *Ferien-Generalabonnementen*. Unter Aufhebung des bisherigen kurzfristigen Generalabonnements wurde auf den 1. Mai 1948 ein neuer Abonnementstypus eingeführt. Es werden zwei Abonnemente ausgegeben, eines für 6 Reisetage innert 15 Geltungstagen und eines für 12 Reisetage innert 30 Geltungstagen. An allen Geltungstagen des Abonnements können auf dem zusätzlichen Halbtaxbereich und an den Nicht-Generalabonnementstagen auch auf dem General-

¹⁾ Dieser Fahrausweis kam erstmals im Winter 1939/40 zur Ausgabe und war eine Novität unter den Abonnementen, ein eigentliches Schönewetterabonnement, das grossen Anklang fand. Es ist während der ganzen Wintersaison an 8 vom Abonnenten frei zu wählenden Tagen auf der Parsennbahn und gewissen Strecken der Rhätischen Bahn zu unbeschränkten Fahrten gültig. Gegen zweimal mögliche Lösung von 7tägigen Zusatzabonnementen kann es an weiteren 7 bzw. 14 Tagen benützt werden.

abonnementsbereich Billette zur halben Taxe in beliebiger Klasse gelöst werden. Die Preise des Abonnements mit 6 Reisetagen innert 15 Geltungstagen betragen je nach Klasse Fr. 75, Fr. 100 oder Fr. 125, diejenigen mit 12 Reisetagen innert 30 Geltungstagen Fr. 120, Fr. 160 oder Fr. 200. Zu diesen Abonnements werden keine Zusatzkarten abgegeben, jedoch ist unter entsprechender Aufzahlung der Umtausch von 15tägigen Abonnements in 30tägige gestattet.

Mit der Einführung dieses neuen Abonnementstypus ist für den Ferienverkehr ein Reiseinstrument par excellence geschaffen. Zwar liegen die Preise bedeutend über dem durchschnittlichen Betrag, den ein Ferienreisender gewöhnlich für Bahnbillette ausgibt. Aber gerade durch die Auflockerung der Geltungstage und den Einbezug eines zusätzlichen, insgesamt ca. 6500 km umfassenden Halbtaxbereiches, durch den die meisten Ausflüge zur halben Taxe durchgeführt werden können, wird dem Ferienreisenden so viel geboten, dass dieser Fahrausweis ein ausserordentlicher Erfolg zu werden verspricht. Er wird für Bahnen und Fremdenverkehr grösste Bedeutung erlangen.

II. Das Ferienabonnement

Wie schon der Name Ferienabonnement besagt, handelt es sich um ein Abonnement für Ferienreisen. Es ist dies nicht ein gewöhnliches Abonnement, mit dem man für einen bestimmten vorausbezahlten Betrag eine Strecke soundsovielmal fahren kann, auch nicht ein Generalabonnement, sondern ein kurzfristiges Halbtaxabonnement für eine Reise an den Ferienort und zurück oder für eine Rundreise, mit der zusätzlichen Möglichkeit zur Ausführung von Ausflügen zur halben Taxe von unterwegs aus. Es handelt sich also um eine tarifarische Massnahme zur Förderung des Ferien- und Ausflugsverkehrs.

1. Die Vorschläge für ein Ferienabonnement zum Bezuge halber Billette

Von der im Sommer 1939 durch den Schweizerischen Fremdenverkehrsverband gegründeten *Schweizer Reisekasse*, die ganz besonders den Zweck hat, Arbeitern und Angestellten mehr als bisher

die Ausführung von Ferienreisen zu ermöglichen, erwarteten die Transportunternehmungen eine Förderung des *Volkstourismus*, d. h. für sie neuen zusätzlichen Verkehr, und waren ihr deshalb wohlgesinnt. Die Reisekasse stellte nun ihrerseits an die Transportunternehmungen das Gesuch um Gewährung besonderer Taxermässigungen, die jedoch nicht nur für sie, sondern auch für andere Reiseorganisationen Geltung haben sollten. So verlangte sie die Schaffung eines Ferienbillets «Einfach für Retour» mit Zwangsaufenthalt von 5 Tagen, das nur gegen Gutscheine der Reisekasse oder anderer Reiseorganisationen abgegeben werden sollte.

Die Transportunternehmungen prüften dieses Gesuch, wobei die Privatbahnen die Reisekasse nur auf dem Provisionsweg unterstützen wollten, d. h. dass sich diese an die Bestimmungen des Gesellschaftstarifs halten sollte. Die Bundesbahnen hingegen anerkannten, dass sich der Gesellschaftstarif in dieser Hinsicht nicht günstig auswirken würde, indem die Reisekasse auch kleinere Orte berücksichtigen müsste. Nach dem Kriegsausbruch wäre ein Taxabbau nicht mehr möglich. Eine Anpassung sollte durch das Zurückhalten einer Taxerhöhung erreicht werden, was einem «kalten Taxabbau» gleichkommen würde. Dieser grundsätzlich richtige Gedanke sei nun aber durch die Hotellerie durchkreuzt worden, die dringend Vergünstigungen verlange, und der Druck auf die Bahnen sei so gross geworden, dass wahrscheinlich etwas unternommen werden müsse. Ein Ferienbillet «Einfach für Retour» würde aber zu weit gehen, und eine Wiedereinführung des Landesausstellungsabonnements müsste zuerst grundsätzlich geprüft werden. Es würde infolge des relativ hohen Preises den kleinen Leuten auch kaum dienen¹⁾. So stellten die Bundesbahnen ein Ferien-Halbtaxabonnement zur Diskussion, und die Privatbahnen fanden diese Anregung prüfenswert.

Im Winter 1939/40 berieten die am Fremdenverkehr interessierten Kreise mit den massgebenden Behörden über Mittel und Wege, um der Hotellerie und den Fremdenverkehrsbahnen aus ihrer katastrophalen Lage herauskommen zu helfen. Man war allgemein der Ansicht, dass durch eine Intensivierung des inländischen Fremdenverkehrs eine Milderung der Notlage herbeigeführt werden

¹⁾ Vgl. das Protokoll über die Konferenz der Transportunternehmungen vom 23. November 1939 in Bern betreffend die Schweizer Reisekasse und Tarifmassnahmen für die Wintersaison 1939/40, S. 2 ff.

könnte. Da sich aber die schweizerische Bevölkerung unter dem Eindruck der kriegerischen Ereignisse fragte, ob es in diesen Zeiten gestattet sei, Ferien zu machen, galt es zunächst, diese Hemmungen zu brechen. Gerade hier sollten die Transportunternehmungen einspringen und durch eine tarifarische Massnahme den inländischen Fremdenverkehr anspornen.

Unterdessen arbeiteten die Bundesbahnen mehrere Varianten zu ihrem ersten Vorschlag aus. Regionale Interessen führten zu anderen Vorschlägen, z. B. zur Einführung eines Zonenabonnements oder einer Ferienreisekarte. Einige Privatbahnen waren angesichts ihrer schlechten finanziellen Lage gegen jedes neue Tarifexperiment. Die Bundesbahnen waren aber der Ansicht, dass, solange die Schweiz vom Krieg verschont bleibe, es im Interesse aller sei, wenn das Wirtschaftsleben möglichst normal weitergehe. Die Frage, ob mit einer Verbilligung der Ferienreisen das Verkehrsvolumen erhöht werden könne oder nicht, stelle sich für die einzelnen Verwaltungen verschieden. Sie sei auch deshalb ausserordentlich schwierig zu beantworten, weil sie nicht mit Methoden der exakten Wissenschaft gelöst werden könne, sondern mehr spekulativer Natur sei. Wenn man aber von vornherein wüsste, dass kein Mehrverkehr zu erwarten wäre, würde keine Massnahme getroffen¹⁾.

2. Das Ferienabonnement vom 1. Mai 1940 und die weiteren Tarifmodifikationen

Das auf den 1. Mai 1940 eingeführte Ferienabonnement war auf folgenden Grundlagen aufgebaut: Durch die Bezahlung des festen Abonnementsbetrages von Fr. 9 erhielt der Reisende das Recht, die eigentliche Ferienreise, d. h. die Fahrt nach dem Ferienort und zurück mit einem Retour- oder Rundreisebillet zur halben Taxe auszuführen und für 5 Ausflüge vom Ferienort oder Unterwegsstationen ebenfalls Billette einfacher Fahrt oder Retourbillette zum halben Preis zu lösen. Die Gültigkeitsdauer des Ferienabonnements betrug 10 Tage, die Rückreise durfte jedoch nicht vor dem 5. Tag erfolgen. Um den Reisenden für die Hinfahrt die

1) Vgl. das Protokoll der Transportunternehmungen über die Besprechung vom 24. Januar 1940 betreffend die Frage der Einführung eines Ferien-Halbtaxabonnements für den Sommer 1940, S. 11 f.

uneingeschränkte Benützung des Fahrausweises zu ermöglichen, wurde die Bedingung aufgestellt, dass das Ferienabonnement an der Bahn-, Schiff- oder Poststation des Bestimmungsortes abgestempelt werden musste. Gegen Lösung von 7tägigen Zusatzkarten zu je Fr. 3 konnte das Abonnement um maximal 21 Tage verlängert werden, wobei jede Zusatzkarte zum Lösen von 3 weiteren Ausflugsbilletten zur halben Taxe berechnete. Für das Hauptbillet zur Reise nach dem Ferienort und zurück wurde ein Mindestfahrpreis von Fr. 4, Normalpreis Fr. 8, verlangt. Weiter konnten ab Unterwegsstationen Ausflugsbillette zur halben Taxe nur gelöst werden, wenn diese Stationen wenigstens 40 km von der Abgangstation des Hauptbillets entfernt lagen.

Das neue Ferienabonnement bot dem Reisenden dann einen Taxvorteil, wenn er zur normalen Taxe für die Fahrt zum Ferienort und zurück sowie für die Ausflüge zusammen mehr als das Doppelte des Abonnementspreises, also mehr als Fr. 18 auslegen wollte. Daher blieb der Nahverkehr von der Ermässigung ausgeschlossen. Das Abonnement hatte die Wirkung eines ausgeprägten Staffeltarifes, da die Ermässigung mit der Länge der befahrenen Strecke stieg¹⁾. Da der Abonnementspreis für alle drei Wagenklassen derselbe war, ergab sich dadurch für die Polsterklassen ein höherer Rabatt²⁾.

Nach einem Jahr Geltungsdauer des Tarifs für Ferienabonnemente zeigte es sich, dass verschiedene Benützungsbestimmungen vereinfacht werden sollten. So wurde dieser Tarif auf den 1. April 1941 neu herausgegeben. Die Vorschrift, dass die Weiterreise nicht vor dem 5. Tag stattfinden durfte, passte vor allem den Ferienwanderern nicht, die an keinem bestimmten Ort einen zusammenhängenden Aufenthalt von 5 Tagen zu machen gedachten. So wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, dass einfach die letzten 50 km der Rückreise nicht vor dem 5. Tag ausgeführt werden durften. Damit fiel die Pflicht der Abstempelung des Abonnements

¹⁾ Bei einem Normalfahrpreis von z. B. Fr. 20 betrug die Ermässigung Fr. 1 oder 5 %, bei Fr. 30 Fr. 6 oder 20 %, bei Fr. 40 Fr. 11 oder 27,5 %, bei Fr. 50 Fr. 16 oder 32 % usw.

²⁾ So bot das Ferienabonnement für Retourfahrten in der 2. Klasse Schnellzug ohne Berücksichtigung von Ausflugsfahrten auf Bundesbahnstrecken schon vom 90. km an einen Vorteil, in der 3. Klasse aber erst vom 125. km an; oder bei 300 km Retourfahrt betrug der Rabatt in der 2. Klasse rund 30 %, in der 3. Klasse hingegen nur 22 %.

auf der Bestimmungsstation dahin. Auch auf den Eintrag der befahrenen Strecke in das Abonnement wurde verzichtet und damit ebenfalls eine wesentliche Vereinfachung erzielt. Sodann konnten fortan bei Rundreisebilletten seitlich abzweigende Linien mit-einbezogen werden, und ferner durften für Ausflüge von Ferien-orten aus auch Rundfahrtbillette zum halben Preis ausgegeben werden.

Auf den 1. April 1942 wurde erstmals eine Preiserhöhung vorgenommen. Der Preis des Abonnements betrug Fr. 10, derjenige der Zusatzkarte Fr. 3.50¹⁾. Über die Osterfeiertage 1942 erfuhr die 5tägige Frist für die Rückfahrt erstmals eine Herabsetzung auf 4 Tage, um die nachteilige Wirkung der Sistierung der Sonntagsbillette für Touristenbahnen und Gastgewerbe etwas abzuschwächen. Da sich die Ausgabe- und Benützungsbedingungen bewährt hatten, wurden keine grundlegenden Änderungen mehr vorgenommen. Vom 1. April 1943 an konnten inskünftig 4 anstatt wie bisher nur 3 Zusatzkarten gelöst werden. Das Ferienabonnement war also für Ferien bis zu 38 Tagen verwendbar. Infolge der zunehmenden Verknappung an Gummireifen sahen sich die Postverwaltung und die übrigen beteiligten Automobilunternehmen gezwungen, auf den 1. Juni 1943 vom Tarif für Ferienabonnemente zurückzutreten. Auf den 15. Dezember 1945 erfolgte eine zweite Erhöhung der Preise. Das Abonnement kostete nun Fr. 11, die Zusatzkarte Fr. 4²⁾.

3. Die Bedeutung des Ferienabonnements für Bahnen und Fremdenverkehr

Bei der Feststellung der Bedeutung dieser Tarifmassnahme für die Bahnen ist vorerst zu erinnern, dass die Transportunternehmen das Ferienabonnement nur sehr bedingt in eigenem Interesse eingeführt hatten. Man erwartete damals im ersten Jahr des zweiten Weltkrieges von ihnen irgendeine Massnahme als Hilfe für die vom Krieg schwer betroffenen Fremdenverkehrszweige. Die

¹⁾ Die Ermässigung wirkte sich jetzt nach Normaltaxschema in der 2. Klasse vom 93. km an, in der 3. Klasse vom 132. km an aus.

²⁾ Nach Normaltaxschema setzte nun die Ermässigung in der 2. Klasse beim 104. km, in der 3. Klasse beim 158. km (Retourfahrt mit Schnellzug) ein.

Bahnen waren als öffentliche Unternehmungen moralisch verpflichtet, einen Schritt in dieser Richtung zu tun. Da die wichtigeren Verwaltungen der Ansicht waren, dass durch die Ausgabe eines Ferienabonnements im Sommer ein gewisser Mehrverkehr aus Ferienreisen erhofft werden könne, wenn auch ohne einen vollen finanziellen Ausgleich zu erzielen, wurde eben diese tarifarische Massnahme für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober 1940 versuchsweise in Kraft gesetzt, obwohl sich 2 Verwaltungen sehr dagegen wehrten. Die Transportunternehmungen betonten bei der Einführung, dass es sich nur um einen Versuch, nur um eine zeitlich beschränkte *Kriegsnotmassnahme* handle. Als dann von verschiedener Seite von den Bahnen die Ausgabe des Ferienabonnements auch im Winter verlangt wurde, äusserte sich die Mehrzahl der Verwaltungen dahin, dass dies nicht in Betracht komme. Wie wir im ersten Kapitel ausgeführt haben, übernahm dann der Bund den ganzen Einnahmefall, und so wurde das Ferienabonnement auch in der Zeit vom 15. Dezember 1940 bis 31. März 1941 ausgegeben. Wie sich der Ferienabonnementverkehr entwickelt hat, zeigt uns Tabelle 7.

Die Ergebnisse des Ferienabonnementverkehrs¹⁾

Tab. 7

Ausgabe- periode	Preis		Anzahl		Nettoein- nahmen aller Bahnen im gesamten Fr.	Bundes- subvention Fr.
	Ferien- abonnement	Zusatz- karte	Ferien- abonne- mente	Zusatz- karten		
	Fr.	Fr.				
So 1940 . .	9.—	3.—	130 204	100 366	1 413 204	—
Wi 1940/41.	9.—	3.—	50 259	35 637	490 343	629 401
So 1941 . .	9.—	3.—	266 405	203 739	2 908 363	—
Wi 1941/42.	9.—	3.—	69 851	46 782	742 330	452 061
So 1942 . .	10.—	3.50	305 927	216 977	3 692 316	—
Wi 1942/43.	10.—	3.50	74 011	49 604	883 151	350 000
So 1943 . .	10.—	3.50	313 272	272 529	3 803 865	—
Wi 1943/44.	10.—	3.50	50 742	33 176	800 712	200 000
So 1944 . .	10.—	3.50	320 347	227 077	3 868 496	—
Wi 1944/45.	10.—	3.50	112 527	55 833	1 279 371	—
So 1945 . .	10.—	3.50	421 384	313 075	5 137 599	—
Wi 1945/46.	11.—	4.—	102 555	57 181	1 355 226	—
So 1946 . .	11.—	4.—	401 111	196 361	5 322 429	—
Wi 1946/47.	11.—	4.—	123 815	51 873	1 581 041	—

¹⁾ Quelle: Protokolle der Kommerziellen Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten.

Über die Ergebnisse der ersten Ausgabeperiode äusserten die Bundesbahnen einige Mutmassungen. Genaue Angaben waren natürlich unmöglich, da sie nicht wissen konnten, wie sich die Einnahmen aus dem Ferienreiseverkehr ohne diese Massnahme gestaltet hätten. Um den aus der durchschnittlich gewährten Ermässigung von 30% entstandenen Einnahmenausfall zu decken, hätte ein Mehrverkehr von 43% eintreten müssen. Eine entsprechende Vermehrung der Reisendenzahl wäre zweifellos nicht eingetreten. Es durfte aber angenommen werden, dass die Reisenden entferntere Ziele gewählt und mehr Ausflüge gemacht hatten, als dies ohne Gewährung der Vergünstigung der Fall gewesen wäre. Die 130 000 Reisenden mit Ferienabonnement hätten für die gleiche Leistung zur vollen Taxe rund Fr. 50 anstatt Fr. 34 ausgeben müssen. Es war nun nicht anzunehmen, dass auch nur annähernd so viele Reisende zum normalen Tarif die gleichen Fahrten ausgeführt hätten. Es erschien den Bundesbahnen bei sorgfältiger Beurteilung der Ergebnisse nicht wahrscheinlich, dass den Transportunternehmungen eine Mehreinnahme aus den Ferienabonnements erwachsen war. Ebenso wenig wäre aber ein bedeutender Einnahmenausfall eingetreten. Eine allfällige finanzielle Einbusse bewegte sich in bescheidenen Grenzen¹⁾. Die meisten der beteiligten Transportunternehmungen gaben zu, dass die im Sommer 1940 gemachten Erfahrungen sie befriedigt hätten, andere aber nicht. Für die Abschaffung des Abonnements trat nur die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees ein. Die Lötschbergbahn machte immerhin den Vorbehalt, dass das Ferienabonnement wieder verschwinden müsste, sobald wieder normale Zeiten eintreten und wieder ausländische Gäste in die Schweiz kommen.

Die Benützung des Ferienabonnements im Winter war etwas anders als im Sommer. Der Hauptzweck lag mehr auf dem Fernverkehr, also bei den Hauptbilletten und weniger bei den Ausflugsbilletten. Immerhin bestätigte sich die Befürchtung nicht, dass im Winter keine Ausflüge gemacht würden; denn pro Abonnement kamen im Winter 1940/41 durchschnittlich 1,3 Ausflüge zur Ausführung gegenüber 2,2 im Sommer 1940. Eine Verschiebung in der Benützung hatte sich, wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich ist, in der Weise ergeben, dass der Hauptverkehr mit dem Ferien-

¹⁾ Vgl. das Protokoll des 52. Kommerziellen Konferenz vom 3. Juli 1941, S. 33.

abonnement, der im Sommer nach dem Tessin ging, sich im Winter nach Graubünden verlagerte, während der Verkehr nach dem Berner Oberland und den übrigen Regionen im Sommer und Winter ungefähr gleich blieb.

Gliederung des Ferienabonnementverkehrs in regionaler Hinsicht¹⁾

Tab. 8

Region	Sommer 1940			Winter 1940/41		
	Anzahl		Verkehr in %	Anzahl		Verkehr in %
	Haupt- billette	Ausflugs- billette		Haupt- billette	Ausflugs- billette	
Westschweiz	1 942	3 148	1,5	207	194	0,4
Genfer-See-Gebiet	10 789	22 105	8,3	2 431	2 191	4,8
Walliser und Waadtländer Alpen	11 972	18 988	9,2	3 595	3 154	7,1
Jura	1 486	2 173	1,1	810	795	1,6
Zentralschweiz (Mittelland)	6 889	11 907	5,3	1 800	2 033	3,6
Berner Oberland	15 161	36 698	11,6	5 558	9 252	11,1
Vierwaldstätter und Zuger See	7 169	20 659	5,5	1 289	1 050	2,6
Gotthard und Tessin	43 788	104 230	33,6	6 170	9 419	12,3
Ostschweiz	11 548	20 794	8,9	3 770	4 389	7,5
Graubünden	17 015	43 012	13,1	23 945	30 460	47,6
Appenzell und Toggenburg	2 245	5 650	1,9	684	969	1,4

Trotzdem der Bund nicht mehr in der Lage war, für die Winter-Ausgabeperiode 1941/42 den Taxausfall voll zu übernehmen – er versprach jedoch den Bahnen die Hälfte des Ausfalls zu vergüten –, erklärten sich die Bundesbahnen zur Ausgabe des Abonnements dennoch bereit. Bei den Privatbahnen waren die Meinungen geteilt. In Anbetracht dessen, dass bei Nichtausgabe ganz energisch Proteste der Hotellerie und anderer am Fremdenverkehr beteiligten Kreise zu gewärtigen waren und ein ablehnender Standpunkt der Transportanstalten erst recht nicht verstanden worden wäre, weil der Bund die Hälfte des Ausfalles übernehmen wollte, beschlossen auch die Privatbahnen mit grosser Mehrheit die Wiederausgabe des Abonnements. Es wurde für die Zeit vom 20. Dezember 1941 bis 31. März 1942 in Kraft gesetzt.

Die auf den 1. April 1942 durchgeführte Preiserhöhung hatte, entgegen der damaligen Annahme der Verwaltungen, keinen Rück-

¹⁾ Nach einer Statistik der Transportunternehmungen, vgl. ein Schreiben der Bundesbahnen an die beteiligten Verwaltungen vom 15. Juli 1941.

gang in der Zahl der verkauften Karten zur Folge gehabt. Im Gegenteil war im Sommer 1942 eine weitere Zunahme um rund 40 000 Abonnemente und 13 000 Zusatzkarten festzustellen. Das Ferienabonnement hatte sich also zu einem beliebten Fahrausweis entwickelt.

Als im Herbst 1942 erneut an die Frage der Wiederausgabe des Ferienabonnements für den nächsten Winter herangetreten wurde, gab das eidgenössische Amt für Verkehr den Transportunternehmungen Bericht, dass aus dem Arbeitsbeschaffungskredit nur noch Fr. 350 000 verfügbar seien. Die Bahnen erklärten sich jedoch mit einer solchen Subventionierung nicht einverstanden und führten aus, dass sie ihre Zustimmung zur Weiterführung dieser Stützungsaktion im Winter an einen Bundesbeitrag im Ausmass von 50% knüpfen müssten. Da an eine Abschaffung jedoch nicht zu denken und die Beschlussfassung dringlich war, setzten die Transportunternehmungen das Ferienabonnement für die Zeit vom 19. Dezember 1942 bis 31. März 1943 in Kraft, ohne die Zusage des Bundes auf 50% des entstehenden Ausfalls abzuwarten. Das Finanzdepartement verweigerte dann aber in Anbetracht der Finanzlage des Bundes einen Nachtragskredit, so dass sich die Bahnen mit dem Betrag von Fr. 350 000 zufriedengeben mussten.

Als im nächsten Herbst vom Bund nur noch Fr. 100 000 zur Verfügung gestellt wurden, verweigerten die Bahnen zunächst die Ausgabe des Abonnements für den nächsten Winter. Auch als das Amt für Verkehr für den übernächsten Winter (1944/45) einen gleich hohen Betrag zusicherte, wollten die Privatbahnen mehrheitlich von einer Wiederausgabe im Winter absehen. Die Bundesbahnen erklärten sich jedoch dafür bereit. Sie waren der Ansicht, dass eine Weiterausgabe des Abonnements als Kriegsnotmassnahme über den Winter 1944/45 hinaus unwahrscheinlich erscheine. So könnten alle Winterausgabeperioden als geschlossene Subventionsperiode betrachtet werden, woraus sich eine Deckung des gesamten Ausfalls zu 44,5% ergeben würde. Dabei könnte der Beginn der Ausgabezeit etwas hinausgeschoben werden. So beschlossen die Transportunternehmungen mehrheitlich, das Abonnement auch im Winter 1943/44 auszugeben, jedoch nur während der Zeit vom 8. Januar bis 31. März 1944.

Während die Wiederausgabe des Ferienabonnements im Sommer 1944 mit der üblichen Ausgabezeit als gegeben betrachtet

werden konnte – der Mehrverkauf gegenüber dem Vorsommer betrug rund 7000 Abonnemente und 10 000 Zusatzkarten –, stellten sich bei der Frage der Wiederausgabe für den Winter 1944/45 erneut Meinungsverschiedenheiten ein. Die Gegner der Winterausgabe erklärten, dass bei einer Subvention von nur Fr. 100 000 die Bahnen ein zu grosses Opfer bringen müssten, während die Befürworter darauf hinwiesen, dass die Wintersportplätze auf das Ferienabonnement angewiesen wären. Schliesslich sprachen sich die Bahnen mit grosser Mehrheit für die Wiederausgabe aus. Auch bezüglich der Ausgabedauer waren die Ansichten verschieden. Das Abonnement wurde dann jedoch wieder über Weihnachten und Neujahr ausgegeben, d. h. für die Zeit vom 16. Dezember 1944 bis 31. März 1945 in Kraft gesetzt.

Bei der Frage der Wiederausgabe für den Winter 1945/46 standen die Transportunternehmungen insofern vor einer neuen Situation, als das Amt für Verkehr mitteilte, dass ihm für die Subventionierung des Ferienabonnements im Winter keine Mittel mehr zur Verfügung stünden und dass es angesichts der unzweifelhaft besseren Lage der Wintersporthotellerie ausgeschlossen sei, dass ihm für den genannten Zweck ein weiterer Kredit bewilligt werde. Die Ansichten der privaten Transportanstalten waren wiederum sehr geteilt. Die Bahnen der Fremdenverkehrsgebiete sprachen sich mit aller Bestimmtheit für die Wiederausgabe des Abonnements aus. Die Rhätische Bahn machte besonders geltend, dass auf die seinerzeitigen Gründe der Einführung nicht mehr abgestellt werden könnte. Das Ferienabonnement hätte sich eingelebt, und es wäre eine Ungerechtigkeit, wenn diese Vergünstigung dem Winterverkehr vorenthalten würde. Die Flachlandbahnen wandten sich ebenso bestimmt gegen die Beibehaltung des Abonnements im Winter, da die seinerzeitigen Voraussetzungen, die besondere Notlage der Hotellerie und die Beitragsleistung des Bundes, nicht mehr erfüllt seien¹⁾.

So hing die Wiederausgabe einmal mehr von den Absichten der Bundesbahnen ab. Sie gaben zu, dass der ablehnende Standpunkt auch seine Berechtigung hätte. Andererseits dürfe aber nicht übersehen werden, dass auch die Verhältnisse für die Sommerausgabe nicht mehr die gleichen wären wie bei der Einführung der

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 55. Kommerziellen Konferenz vom 19. Dezember 1945, S. 25.

Vergünstigung. Das Ferienabonnement habe sich indessen so gut eingelebt, dass an seine Aufhebung nicht mehr gedacht werden könne. Es helfe nicht nur der Hotellerie, es sei auch eine überaus interessante kommerzielle Massnahme für die Transportanstalten, die sich mit seiner völligen Aufhebung selbst schädigten. Vielmehr als seine gänzliche Beseitigung dürfte für später eine gewisse Umgestaltung zu prüfen sein, damit es auch für den Reiseverkehr aus dem Ausland verwendet werden könnte. Unter diesen Umständen erscheine es fraglich, ob sich die Aufhebung der Vergünstigung und die damit verbundenen Auseinandersetzungen mit den am Winterverkehr besonders interessierten Fremdenverkehrsgebieten lohnten¹⁾. So wurde denn das Ferienabonnement in der Zeit vom 15. Dezember 1945 bis 31. März 1946 wieder ausgegeben.

Da im Sommer 1946 die Verhältnisse im internationalen Verkehr noch zu wenig abgeklärt waren, so dass noch einige Zeit nicht mit einem grösseren Fremdenverkehr aus dem Ausland gerechnet werden konnte, die Hotellerie und die Fremdenverkehrsbahnen daher immer noch auf den Binnenverkehr angewiesen waren, beschlossen die Transportunternehmungen mehrheitlich, auch im Hinblick auf die wieder einsetzende Autokonkurrenz, das Ferienabonnement im Sommer 1946 nochmals in gleicher Weise auszugeben. Die Lötschbergbahn war dagegen der Auffassung, dass der Zeitpunkt der Aufhebung gekommen sei, um so mehr, als das Ferienabonnement einzelne Gegenden und einzelne Bahnen zum Nachteil anderer begünstige²⁾. Es wurde in der Folge beschlossen, die Vergünstigung auf den Beginn der Sommersaison 1947 umzugestalten. Die Umgestaltung des Ferienabonnements zum Ferienbillet werden wir im nächsten Kapitel behandeln.

Aus den vorangehenden Ausführungen ist festzuhalten, dass das Ferienabonnement, eingeführt durch die Transportunternehmungen unter äusserem Druck, sich mit der Zeit für viele Verwaltungen zu einer kommerziell interessanten Massnahme entwickelt hat. Indem es die Reise auf grössere Entfernungen verbilligte und zu Ausflugsfahrten stimulierte, gaben dadurch die Reisenden im allgemeinen mehr Geld für Fahrkosten aus, als sie

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 55. Kommerziellen Konferenz vom 19. Dezember 1945, S. 26.

²⁾ Vgl. das Protokoll der 56. Kommerziellen Konferenz vom 19. Dezember 1946, S. 20.

es ohne Abonnement getan hätten. Man wollte doch die Vergünstigung ausnützen, machte zum Teil längere Fahrten und schaute, dass alle Ausflugsfelder im Abonnement abgestempelt waren, um den Bahnen nichts zu «schenken».

Was die Einnahmen der Bahnen aus dem Ferienabonnement anbetrifft, so erhielten sie nicht nur die in Tabelle 7 angegebenen Nettoeinnahmen aus den Abonnements und Zusatzkarten, sondern vor allem auch die Einnahmen aus den Haupt- und Ausflugsbilletten zur halben Taxe, die durchschnittlich ungefähr 120% mehr ausmachten. Diese betrugen z. B. im Sommer 1940 rund 3 Mio Fr., im Winter 1940/41 1,1 Mio Fr., im Sommer 1942 7,6 Mio Fr. usw. Für das Jahr 1945 machten sie insgesamt 14,2 Mio Fr. aus; zählt man die Abonnementseinnahmen von 6,4 Mio Fr. dazu, so erhält man einen Gesamtertrag des Ferienabonnementverkehrs von 20,5 Mio Fr.¹⁾ Nicht zu vergessen sind die Bundessubventionen, die den Bahnen total Fr. 1 631 462 einbrachten.

Von den Gesamteinnahmen erhielten die Bundesbahnen den Hauptanteil, und zwar 67% im Sommer und 64% im Winter. Dann folgte die Rhätische Bahn mit einem Anteil von ca. 9% im Sommer und 18% im Winter, was vor allem auf den grossen Winter-Ferienabonnementverkehr nach Graubünden zurückzuführen war. Dies zeigte sich auch darin, dass die Davos-Parsenn-Bahn im Winter mit 4,5% an dritter Stelle stand, vor der Lötschbergbahn mit ca. 2% und der Wengernalpbahn mit 1,7%. Im Sommer erhielt die Lötschbergbahn ca. 3,3%, die Visp-Zermatt-Bahn 2%, die Furka-Oberalp-Bahn 1,7%, die Gornergratbahn 1,2%, die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees 1,1%, die Jungfraubahn 1% usw. Daraus kann man die verschiedene Bedeutung, die das Ferienabonnement für die einzelnen Verwaltungen hatte, erkennen. Die Einnahmen, welche die Bundesbahnen aus dem Ferienabonnementverkehr hatten, machten 1945 3,5% der Gesamteinnahmen aus oder nach *Fallet* durchschnittlich jährlich ein Fünftel der Gesamteinnahmen aus dem Ferienreiseverkehr²⁾.

Die *Bedeutung des Ferienabonnements für den Fremdenverkehr* geht aus den gemachten Ausführungen so deutlich hervor, dass

¹⁾ Vgl. *E. M. Fallet*, Die Strukturwandlung des Personenverkehrs der Schweizerischen Bundesbahnen im zweiten Weltkrieg, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 2. Jahrg., Zürich 1947, S. 217.

²⁾ A. a. O., S. 218.

eigentlich nicht noch besonders darauf zurückgekommen werden müsste. Diese Tarifmassnahme wurde ja eigens zur Hilfe für den sich in einer Notlage befindenden Fremdenverkehr geschaffen, und sie hat ihren Zweck gut erfüllt. An der gewaltigen Entwicklung des Binnen-Fremdenverkehrs seit 1940 – die Zahl der Ankünfte der Schweizer von 1940 bis 1945 stieg um 59%, die der Übernachtungen um 76% – hatte das Ferienabonnement einen grossen Anteil, wurden doch durchschnittlich pro Jahr rund 390 000 Ferienabonnemente und fast 260 000 Zusatzkarten gelöst, die, wenn man pro Ferienabonnement nur eine Ankunft rechnet, 390 000 Ankünfte und, wenn man pro Abonnement und Zusatzkarte 14, pro Abonnement allein 4 Übernachtungen annimmt, über 4 000 000 Übernachtungen jährlich ergeben haben. Die durchschnittliche Anzahl der Ankünfte der Schweizer in den Jahren 1940 bis 1945 beträgt 2 859 000, die der Übernachtungen 13 000 000. Der Anteil der Ferienabonnementinhaber würde demnach 14% ausmachen, dürfte aber, da viele Besitzer eines Ferienabonnements an zwei oder mehreren Orten abstiegen, bedeutend höher sein. Der Anteil an den Übernachtungen würde nach unserer Schätzung rund 30% betragen.

Von besonderer Wichtigkeit war, dass durch die Einführung des Ferienabonnements breiten Schichten der Bevölkerung ein Anreiz oder Ansporn gegeben werden konnte, trotz der Zeitumstände eine Ferienreise zu machen. Im Propagandafeldzug der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung, der unter dem Motto «Macht Ferien! Schafft Arbeit!» im Frühjahr 1940 lanciert wurde, spielte das Ferienabonnement eine Hauptrolle. Durch die Staffelwirkung bot es einmal der Bevölkerung der Grenzgebiete, die meist längere Strecken bis zum Ferienort zurückzulegen hat, eine Erleichterung und vermehrte Möglichkeiten, und dann wurde dadurch besonders den entfernten Kurgebieten, in denen die Not am grössten war, Hilfe zuteil. Infolge der Möglichkeit der Ausführung von Ausflügen zur halben Taxe war es aber auch für die zentralen Fremdenverkehrsgebiete mit ihren zahlreichen Gipfelbahnen interessant.

Dadurch, dass der Bund in dieser Tarifmassnahme das Mittel sah, den Winterferienverkehr am wirksamsten zu fördern und sie auch subventionierte, ist die Bedeutung des Ferienabonnements für den Fremdenverkehr am besten bewiesen.

III. Regionalabonnemente

Regionalabonnemente oder regionale Ferienabonnemente sind kurzfristige Generalabonnemente für bestimmte Regionen. Im Gegensatz zu den kurzfristigen Generalabonnementen und dem Ferienabonnement dienen sie dem Ferienverkehr nur indirekt, indem man mit ihnen im allgemeinen die Reise nach dem Ferienort und zurück nicht ausführen kann. Sie wurden für den von Fremdenzentren ausgehenden Ausflugsverkehr geschaffen und sind, ebenfalls im Gegensatz zu den kurzfristigen Generalabonnementen, auch auf den Fremdenverkehrsbahnen im engeren Sinn und auf Alpenpostlinien einer Region zu unbeschränkten Fahrten gültig, und zwar an 7 aufeinanderfolgenden Werktagen (Sonntage ausgenommen). Sie dienen vor allem als Attraktion und sind für einige Gegenden von grosser Wichtigkeit, im Vergleich mit allgemeinen schweizerischen Fahrausweisen sind sie jedoch für den gesamtschweizerischen Fremdenverkehr von geringerer Bedeutung.

Zurückzuführen sind die Regionalabonnemente auf Bestrebungen des *Hotelplans*, der durch das Angebot von Vergünstigungen, besonders in der Vor- und Nachsaison, breite Schichten des Publikums in stärkerem Masse zum Reisen veranlassen wollte. Der Verband Schweizerischer Transportanstalten nahm sich der Vorschläge des Hotelplans an und stellte für seine Mitglieder Richtlinien für die Schaffung von Regionalabonnementen auf, die dann allerdings nicht immer eingehalten wurden. Zuerst kamen nur Abonnemente für ganze Gruppen zur Ausgabe, und die Abonnemente sollten auch nach den Taxen des Gesellschaftstarifs berechnet werden¹⁾. Da praktisch nur der Hotelplan als Grossabnehmer für diese Gruppenabonnemente in Frage kam, protestierten der

¹⁾ Nach den Richtlinien waren zuerst die Anzahl Fahrten bei normaler Ausnützung schätzungsweise anzunehmen und dann für diese Fahrten die Taxen des Gesellschaftstarifs derjenigen Gruppe zu berechnen, welche der Zahl der gleichzeitig für eine Woche gelöst zu werdenden Abonnemente zu entsprechen hatte. Bei wöchentlichem Absatz von über 500 Abonnementen konnte auf der vierten Taxgruppe ein weiterer Rabatt von 10 % bewilligt werden, während für kleinere Gruppen als 15 Personen eine Ausgabe des Abonnements nicht vorgesehen war. Auf den nach diesen Grundsätzen ausgegebenen Abonnementen sollte, in Anbetracht des Umstandes, dass die Abonnenten das Wetterisiko auf sich zu nehmen hatten und das Abonnement nur an Werktagen benützen konnten, ein weiterer Rabatt von 25 % gewährt werden.

Schweizer Hotelier-Verein und der Fremdenverkehrsverband gegen die Ausgabe der Regionalabonnemente. Auf Wunsch oder Befehl des eidgenössischen Amtes für Verkehr kamen in der Folge auch Einzelabonnemente zu etwas höheren Preisen zur Ausgabe.

Schon in der ersten Ausgabezeit, im Frühsommer 1935, hatten die Regionalabonnemente Lugano und Vierwaldstättersee dank der Propaganda des Hotelplans grossen Erfolg, und so wurden auch im Berner Oberland und im Genferseegebiet solche Abonnemente geschaffen, 1936 folgte die Ostschweiz, 1937 Graubünden. Die Regionalabonnemente vermochten den beteiligten Transportunternehmungen, besonders in den Depressionsjahren, zusätzlichen Verkehr zu bringen und hatten somit für diese etwelche Bedeutung. Über den Umfang und Bedeutung des Regionalabonnementsverkehrs im Spitzenjahr 1937 gibt Tabelle 9 Aufschluss:

Die Ergebnisse des Regionalabonnementsverkehrs
im Jahre 1937¹⁾

Tab. 9

Region	Ausgabezeit	Preis (Fr.)		Anzahl	Einnahmen Fr.
		Einzelabonnement	Gruppenabonnement		
Vevey	1. V.-31. X.	15.—	12.—	792	8 986
Montreux	1. V.-31. X.	23.—	19.—	4 311	84 186
Berner Oberland . .	15. V.- 2. X.	26.25	23.—	26 525	546 996
Zentralschweiz . .	15. V.- 2. X.	29.50	—	16 237	478 357
Locarno	1. III.-31. X.	13.50	9.50	3 084	35 784
Lugano	1. III.-31. X.	16.50	13.—	20 490	252 414
Nordostschweiz . .	15. V.-30. IX.	19.50	—	229	4 275
Appenzell	15. V.-30. IX.	13.—	—	543	6 608
Chur	15. VI.-30. IX.	17.—	—	326	5 354
Bündner Oberland .	15. VI.-30. IX.	17.—	—	35	604
Davos	15. VI.-30. IX.	17.—	—	258	4 282
St. Moritz	15. VI.-30. IX.	25.—	—	1 492	36 382
Schuls	15. VI.-30. IX.	25.—	—	268	4 176

Grössere Bedeutung hatten die Regionalabonnemente also vor allem im Berner Oberland, in der Zentralschweiz und im Tessin. 1938 wurden zum Teil stärkere Preiserhöhungen (bis zu 20%) vorgenommen, wodurch Frequenz und Einnahmen zurückgingen. Ferner kamen drei neue Abonnemente zur Ausgabe: Mittelwallis, Urnersee und Gotthard, Glarnerland. Bei gleichbleibenden Preisen

¹⁾ Quelle: Erhebungen des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten.

gingen die Einnahmen 1939 im ganzen um 55 % zurück, was auf das Ausbleiben ausländischer Gäste, auf die Konkurrenz des Landesausstellungsabonnements und auf das Ausbleiben der Propaganda durch den Hotelplan zurückzuführen ist. Ihm waren die Regionalabonnemente zu teuer geworden. Nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurden verschiedene Regionalabonnemente aufgehoben, andere fristeten ein kümmerliches Dasein, konkurrenziert durch das Ferienabonnement, obwohl dessen Inhabern beim zusätzlichen Kauf eines Regionalabonnements ein Rabatt von 30 % gewährt wurde. Einzig die Regionen Nordostschweiz und Appenzell vermochten sich zu entwickeln und bedeutende Einnahmenvermehrungen zu erzielen. Nach dem zweiten Weltkrieg schenkten die Transportunternehmungen den Regionalabonnementen wieder vermehrtes Interesse. In einigen Gebieten werden sie wieder in den Vordergrund der Regionalpropaganda gestellt und dürften so namentlich in solchen Regionen, bei denen eine Agglomeration von Ausflugsmöglichkeiten besteht, ihre frühere Bedeutung zurück-erlangen; dies um so mehr, als nun auch die Post bei verschiedenen Abonnementen wieder mitmacht. Regionalabonnemente für die Frühjahrs-, Sommer- und Herbstsaison bestehen derzeit für folgende Regionen: Davos, St. Moritz/Pontresina, Scuol/Schuls, Chur/Oberland, Appenzell, Nordostschweiz, Vierwaldstättersee, Berner Oberland, Montreux, Vevey, Lugano und Locarno.

Im Zusammenhang mit den Regionalabonnementen ist auch noch auf die *lokalen Ferienabonnemente* und die *Wintersportabonnemente* hinzuweisen. Erstere sind Abonnemente, die auch für den Ausflugsverkehr geschaffen wurden, aber nur von ganz lokaler Bedeutung sind, für den betreffenden Ferienort aber immerhin von Wichtigkeit sein können. Die *Sportabonnemente*, die hauptsächlich der Förderung des Skilaufs dienen, sind sehr oft ein Hauptanziehungspunkt für ein Fremdenzentrum. Wir denken hier besonders an die gemeinsamen Wintersportabonnemente der Rhätischen Bahn/Parsennbahn, an diejenigen der Wengernalp-Jungfrau-Bahn, der Gornergratbahn usw. Mehr für den Sommersport berechnet sind die verschiedenen See-Generalabonnemente, das Ferien-Kilometerabonnement des Berner Oberlandes, die (nunmehr aufgehobene) Ausflugskarte der Rhätischen Bahn usw.

Fünftes Kapitel

Tarifarische Massnahmen im Einzelverkehr

I. Sonntagsbillette

Sonntagsbillette sind, wie ihr Name schon sagt, Fahrausweise, die am Sonntag oder über Sonntag, d. h. entweder am Samstag und Sonntag oder vom Samstag bis Montag, kurz über das Wochenende oder über allgemeine Feiertage zur Ausgabe gelangen. Sie sind zu einer Hin- und Rückfahrt gültig, und der Fahrpreis ist gegenüber zwei Billetten einfacher Fahrt, wie derjenige der Retourbillette, ermässigt. Sonntagsbillette sind also ganz kurzfristige Retourbillette, wobei sie wegen ihrer nur ein-, zwei- oder höchstens dreitägigen Gültigkeitsdauer an bestimmten Tagen stärker ermässigt sind als die gewöhnlichen Retourbillette, die eine längere Gültigkeitsdauer aufweisen und nicht an bestimmte Tage gebunden sind.

Warum kommen die Transportunternehmungen eigentlich dazu, den Fahrpreis nach der Gültigkeitsdauer der Billette abzustufen? Warum gewähren sie gerade an jenen Tagen eine besondere Ermässigung, an denen der Verkehr sowieso am stärksten ist? Die preistheoretische Rechtfertigung für die Gewährung verbilligter Hin- und Rückfahrtpreise beruht auf der Überlegung, dass mit der Abnahme der Dauer des Aufenthaltes, der mit der Fahrt verbunden ist, die Transportkosten im Verhältnis zu den Aufenthaltskosten wachsen. Beim ungebundenen Fremdenverkehr, beim «Kann»-Verkehr, entsteht dabei die Gefahr der Entstehung eines Missverhältnisses zwischen Nutzen und Kosten der Fahrt, d. h. die Gefahr der Fahrpreisempfindlichkeit, die um so mehr wächst, je kürzer der Aufenthalt am Bestimmungsort ist. Wie wir im ersten Kapitel ausgeführt haben, ist beim *Ausflugsverkehr* der Anteil des Fahrpreises an den Gesamtreisekosten sehr gross. Er kann ja bis zu 100% betragen, wobei dann entweder kein Auf

enthalt oder nur ein kurzer ohne Konsumation stattfindet. Wie wir weiter gezeigt haben, besteht im allgemeinen für die Transportunternehmungen ein Interesse, diesen Verkehr durch Fahrpreiserlässigungen zu begünstigen. Sie gewähren dabei oft verschieden verbilligte Hin- und Rückfahrtbillette, abgestuft nach der Fahrpreisempfindlichkeit, also nach der Möglichkeit der Ausdehnung der Dauer des Aufenthalts, d. h. nach der Gültigkeitsdauer der Billette. So sind die Fahrkarten mit einer Gültigkeitsdauer von z. B. nur einem halben Tag oder einem Abend am billigsten. für diejenigen mit einer solchen von einem Tag werden etwas höhere Fahrpreise angesetzt, für zwei Tage wieder etwas höhere Preise usw.

Im allgemeinen wollen die Transportunternehmungen mit der Ausgabe dieser Billette die Ausnützung ihrer Beförderungskapazität verbessern. Da über das Wochenende und speziell am Sonntag selbst der Verkehr ohnehin am grössten ist, läge die Sistierung der Ausgabe über diese Zeit nahe. Aber die billigsten Ausflugsbillette nützen nichts, wenn sie von den Interessenten nicht gekauft werden können, d. h. wenn sie keine Zeit zur Ausführung von Ausflügen haben. Für die grosse Masse der arbeitenden Bevölkerung kommt aber für Vergnügungsfahrten nur der Sonntag in Frage. Folglich müssen die Ausflugsbillette, sollen sie Erfolg haben, auch – d. h. vor allem – am Sonntag zur Ausgabe gelangen.

Werden stark ermässigte Ausflugsbillette an allen Tagen ausgegeben, so besteht die Gefahr des Missbrauchs, d. h. sie können, auch wenn sie nur einen oder zwei Tage gültig sind, für Geschäftsreisen usw. benützt werden. Für die Transportunternehmungen besteht allerdings die Möglichkeit, solche Ausflugsbillette nur für bestimmte Relationen, nach besonderen Ausflugsgebieten oder speziellen Ausflugsorten resp. Fremdenzentren auszugeben. Dies hat aber oft Berufungen von ganzen Regionen oder einzelnen Orten, die sich dadurch benachteiligt fühlen, zur Folge. Oder die Transportunternehmungen können die Ausgabe auf gewisse Tage, an denen im allgemeinen keine Geschäfte abgeschlossen werden, eben auf das Wochenende, einschränken, und damit haben wir die *Sonntagsbillette*.

Durch die Ausgabe von Sonntagsbilletten konzentriert sich natürlich der Verkehr auf das Wochenende; es ergibt sich dadurch eine gewisse Verkehrsverschiebung auf diese Tage, indem auch

Reisen im Rahmen des gebundenen Fremdenverkehrs, hauptsächlich Besuchsfahrten, mit Sonntagsbilletten gemacht werden. Dies kann zu gewissen Zeiten zu einer Überschreitung des Intensitätsmaximums einzelner Transportunternehmungen führen. So sind diese gezwungen, die Ausgabe von Sonntagsbilletten zur Zeit des Hauptreiseverkehrs einzustellen. Die «Ausflügler» sind während dieser Zeit auf andere Fahrausweise, vor allem auf die Retour- und Rundfahrtbillette, angewiesen. Sie können aber ihre Ausflüge natürlich auch unterlassen, mit andern Transportmitteln ausführen oder nach solchen Gegenden lenken, wo die betreffenden Bahnen das ganze Jahr Sonntagsbillette ausgeben. Die jahreszeitliche Differenzierung der Fahrpreise für den Ausflugsverkehr hat ausserdem die psychologische Wirkung, dass, wenn während eines Teils des Jahres mit billigen Sonntagsbilletten gefahren werden kann, der Normaltarif während der übrigen Zeit um so höher empfunden wird.

1. Die Höhe des Rabattes, die Gültigkeitsdauer und die Ausgabezeit der Sonntagsbillette seit 1858

Die ersten Sonntagsbillette in der Schweiz wurden im Jahre 1858 eingeführt, als die Nordostbahn und die Centralbahn von ihren wichtigsten Stationen nach besonderen Bekanntmachungen, d. h. nach einem Plakattarif, während der Monate August und September Billette zu ermässigten Preisen ausgaben, die entweder nur sonntags, einen Tag, oder samstags und sonntags oder montags, zwei Tage, gültig waren. Die Veranlassung dazu gaben wohl die Vereinigten Schweizerbahnen, die schon seit dem Monat Juli desselben Jahres an Sonntagen Extrafahrten ausführten. Erste detaillierte Angaben über Sonntagsbillette sind im *Bürkli*-Fahrplan vom Sommer 1860 enthalten. Danach wurden von der Nordostbahn und der Centralbahn je nach Entfernung ein-, zwei- und auch dreitägige Sonntagsbillette ausgegeben. Die Ermässigung gegenüber den doppelten Taxen einfacher Fahrt, Retourbillette gab es noch keine, war je nach Bahngesellschaft, Entfernung und Gültigkeitsdauer verschieden. So betrug sie bei der Nordostbahn bei mittlerer Distanz, z. B. Zürich–Schaffhausen, für das eintägige Sonntagsbillet ca. 40%, während sie für grössere Distanzen, aber

bei teilweiser Befahrung des Netzes der Vereinigten Schweizerbahnen, z. B. für Zürich–St. Gallen, nur 30 % ausmachte. Hingegen stieg sie bei grossen Distanzen und teilweiser Befahrung des Netzes der Centralbahn, z. B. für Zürich–Bern, auf 49 %. Auf den eintägigen Sonntagsbilletten der Centralbahn betrug der Rabatt für mittlere bis grössere Entfernungen, z. B. Basel–Luzern, ca. 45 %. Zwei- und dreitägige Sonntagsbillette kamen nur nach Ausflugsgebieten, z. B. nach dem Vierwaldstättersee, Bodensee, nach dem Berner Oberland, oder auf grosse Entfernungen zur Ausgabe, wobei die Ermässigung je nach Distanz zwischen 18 und 45 % schwankte.

Nachdem ursprünglich nur während der Sommersaison Sonntagsbillette ausgegeben worden waren, gelangten vom Winter 1861/62 an solche auch während dieser Jahreszeit zum Verkauf, aber nur die eintägigen im Verkehr zwischen den Städten. Auch die Vereinigten Schweizerbahnen entschlossen sich nun zur Ausgabe solcher Billette, wobei ihr Rabatt 30 % betrug. Vom Sommer 1862 an wurde auch die Westschweiz in den Geltungsbereich der Sonntagsbillette einbezogen. Die Gültigkeitsdauer der Sonntagsbillette nach und von der Westschweiz war auf 3 Tage, die Ermässigung auf 30 % festgesetzt worden. Auch nach der Einführung der allgemeinen Retourbillette im Winter 1863/64 wurden die Sonntagsbillette beibehalten und zum Teil noch weiter ausgebaut. Die Jura-Simplon-Bahn ging beispielsweise bis zu einem Rabatt von 50 % auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt, also einfach für retour. Im Jahre 1893 führte diese Bahngesellschaft dann einen ordentlichen Sonntagsbillettarif ein, der das ganze Jahr hindurch gültig war und für alle Relationen zur Anwendung gelangte. Der Rabatt wurde dabei auf 30 % herabgesetzt. Ordentliche Sonntagsbillette bestanden bis 1896 auch auf der Centralbahn. Dann wurden sie aufgehoben, da die neuen Retourbillette zum Teil billiger waren. Die anderen Gesellschaften hatten die ausserordentlichen Sonn- und Festtagsbillette, die entweder nur während einer bestimmten Ausgabezeit, z. B. während der Sommersaison, oder nur für bestimmte Verbindungen, z. B. nach Ausflugsorten, ausgegeben wurden. Weiter wurden ausserordentliche Festtagsbillette auch aus Anlass einer bestimmten Veranstaltung ausgegeben. Sie waren dann oft mit Nebengebühren, wie etwa für Eintritt in die Ausstellung oder Vorführung, Eintritt auf das Eisfeld, Gutschein für Verpflegung und Unterkunft usw., verbunden.

Bei der Verstaatlichung der Hauptbahnen bestanden einzig bei der Jura-Simplon-Bahn noch ordentliche Sonntagsbillette. Nach dem Tarifgesetz der Bundesbahnen von 1901 kamen diese in Wegfall. Sonn- und Festtagsbillette wurden dann in der Hauptsache nur noch von Bergbahnen und anderen privaten Bahnunternehmungen ausgegeben, wobei die Bundesbahnen bei einigen Zufahrtslinien mitmachten. Der Rabatt auf den Bundesbahnen betrug aber nur 20 % auf den doppelten Taxen einfacher Fahrt, war also bedeutend geringer als die Ermässigung bei den Retourbilletten. Im Herbst 1917 wurden auch diese Billette aufgehoben.

Im Winter 1922/23 entschlossen sich die Bundesbahnen, zum Zwecke der Belebung des Wintersportverkehrs, für die für den Wintersport hauptsächlich in Betracht kommenden Verbindungen mit einer Mindestentfernung von 30 km an Samstagen und Sonntagen eine besondere Taxbegünstigung in Form von *Sport-Retourbilletten* zu gewähren. Diese bestand darin, dass die Billette einfacher Fahrt 1. Klasse zur Hin- und Rückfahrt in der 2. Klasse, die Billette einfacher Fahrt 2. Klasse zur Retourfahrt in der 3. Klasse gültig erklärt wurden. Die Ermässigung betrug in der 2. Klasse 28 %, in der 3. Klasse 23 %. Schnellzugsbillette einfacher Fahrt in höherer Klasse galten in gleicher Weise zur Hin- und Rückfahrt in niederer Klasse, wobei für Verbindungen mit einer Gesamtentfernung von mindestens 120 Tkm zwischen der Abgangs- und Bestimmungstation auf den Schnellzugszuschlag verzichtet wurde¹⁾. Die Sportretourbillette waren gültig zur Hinfahrt am Samstag und Sonntag, zur Rückfahrt am Sonntag und Montag. Über Weihnachten und Neujahr wurde die Gültigkeitsdauer bis zu 5 Tagen ausgedehnt. Die Ausgabezeit dauerte vom 23. Dezember 1922 bis zum 11. März

¹⁾ Die gleich grosse Ermässigung wie bei den Sport-Retourbilletten, mit Ausnahme des Erlasses des Schnellzugszuschlags auf grosse Distanzen, war übrigens schon seit dem Frühjahr 1922 von Fall zu Fall zur Begünstigung des Besuchs von Veranstaltungen, Messen und eidgenössischen Festen eingeführt worden. Die Gültigkeitsdauer dieser ermässigten Billette schwankte zwischen 3 und 10 Tagen. Meistens musste das Billet, um zur Rückfahrt gültig zu sein, in der Ausstellung oder Messe abgestempelt werden. Nach der Einführung der Retourbillette wurde die Begünstigung des sog. *Veranstaltungsverkehrs* in der Weise geregelt, dass Billette einfacher Fahrt bei Abstempelung an der Veranstaltung auch zur Rückfahrt berechtigten, wobei aber der Schnellzugszuschlag in beiden Richtungen voll zu bezahlen war. Für die verschiedenen eidgenössischen Feste gilt diese Regelung nur für die aktiven Teilnehmer.

1923. Vom 17. November bis zum 31. Dezember 1923 kamen sie in gleicher Weise zur Ausgabe. Infolge der Wiedereinführung von allgemeinen Retourbilletten auf den 1. Januar 1924 wurden sie aufgehoben.

Vom Mai 1926 an kamen in Basel und Genève-Cornavin sog. *Ausflugsbillette* zu ermässigten Preisen nach bestimmten schweizerischen Ausflugsorten zur Ausgabe, die zur Hinfahrt am Samstag ab 12 Uhr und am Sonntag, zur Rückfahrt am Sonntag gültig waren. Sie wurden als Konkurrenzmassnahme gegen den Ausflugsverkehr von Basel nach dem Schwarzwald und nach den Vogesen und denjenigen von Genf nach Savoyen eingeführt. Die Grundlage für diese Billette bildete die zweite Taxstufe des Gesellschaftstarifs. Sie hatten also eine Ermässigung von 30 bis 45%.

Nachdem der *Skisport* durch die Propaganda der Sportvereine und Schulen eine mächtige Förderung erfahren hatte, kam ihm eine immer grössere Bedeutung zu, besonders in den Jahren mit günstigen Schneeverhältnissen. Demgemäss wurden auch die Begehren um Gewährung von Fahrerleichterungen für die Ausübung dieses Sportes immer zahlreicher. Die Bundesbahnen entsprachen ihnen während der beiden Winter 1927/28 und 1928/29 insoweit, als es im Rahmen des Gesellschaftstarifs möglich war, d. h. unter der Voraussetzung, dass wenigstens in einer Richtung für bestimmte Züge sozusagen regelmässig mit einer grösseren Beteiligung, also der gemeinsamen Fahrt von mindestens 61, 121 oder 181 Personen gerechnet werden konnte. Die Vergünstigung kam so nur für einzelne Orte mit grösserem Sportverkehr in Anwendung, während ganze Regionen unberücksichtigt blieben.

Neben diesem Nachteil führte auch die Anordnung, dass die Spezialbillette nur in bestimmten Zügen an bestimmten Tagen, Samstagen oder Sonntagen, gültig waren, vielfach zu Anständen. So entschlossen sich die Bundesbahnen, für den Winter 1929/30 eine Änderung im Sinne einer Erweiterung der bisherigen Massnahme vorzunehmen. Sie sahen vor, auf ihrem Netz zugunsten des Wintersportverkehrs nach bestimmten Sportstationen in der Zeit vom 23. November 1927 bis 30. März 1930 und mit Beschränkung auf die Samstage und Sonntage resp. allgemeinen Feiertage und deren Vortage für Hin- und Rückfahrt den Fahrpreis einfacher Fahrt zu gewähren. Der Schnellzugszuschlag war für beide Richtungen voll zu bezahlen. Für Entfernungen von weniger als 20 km

einfache Fahrt wurden diese *Sportbillette* nicht ausgegeben. Die Ermässigung bei Schnellzugsfahrt betrug 33% gegenüber den Retourbilletten. Die meisten Privatbahnen schlossen sich in der Folge dem Vorgehen der Bundesbahnen an, und so konnte ein allgemeiner, vorerst noch *provisorischer Tarif für Wintersportbillette zu ermässigten Preisen* in Kraft gesetzt werden. Bei einigen Privatbahnen wurden allerdings nicht die Taxen einfacher Fahrt, sondern besondere Sonntagsbillettaxen eingerechnet.

Im Herbst 1930 beschlossen die Bundesbahnen, im kommenden Winter die Wintersportbillette wiederum auszugeben, aber mit der Abweichung, dass die Gültigkeitsdauer der Billette für die Rückfahrt bis Montag 12 Uhr mittags ausgedehnt wurde, d. h. dass die Rückfahrt bis zu diesem Zeitpunkt beendet sein musste. Diese Verlängerung wurde von den Bundesbahnen gestützt auf diesbezügliche Gesuche beschlossen, die geltend machten, dass bei Fahrten auf grössere Distanzen bei Gültigkeit der Rückfahrt nur am Sonntag die Sportausübung schon im Laufe des Sonntagnachmittags abgebrochen werden müsste. Mehrere Privatbahnen waren mit dieser Regelung nicht einverstanden und verneinten ein dafür bestehendes Bedürfnis, während andere dafür eintraten, die Sportbillette für die Rückfahrt am Montag den ganzen Tag gelten zu lassen. Dieses Postulat wurde dann im folgenden Winter (1931/32) verwirklicht. Im Winter 1932/33 trat die *Post* dem Wintersporttarif bei, der dadurch eine Bereicherung erfuhr, indem die Zahl der Wintersportstationen so bedeutend vermehrt werden konnte.

Nachdem im Sommer 1933 wiederholt von verschiedenen Zeitungen und Verbänden für die Einführung allgemeiner Wochenendbillette plädiert worden war, wobei u. a. der Ausländerrabatt und die Bevorzugung von Genf bei der Ausgabe von Ausflugsbilletten kritisiert wurde, machten die Bundesbahnen den am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Verwaltungen den Vorschlag, die Wintersportbillette durch eine allgemeine Vergünstigung für den Winter-Sonntagsverkehr zu ersetzen. So wurde denn mit Gültigkeit vom 9. Dezember 1933 bis 18. März 1934 ein *Tarif für Winter-Wochenendbillette* eingeführt, der auf *allen* Relationen der beteiligten Transportunternehmen analog den Wintersportbilletten zur Anwendung kam. Damit wurde insofern eine Ungleichheit aus dem Weg geschafft, als nun nicht mehr nur für

bestimmte Strecken eine Vergünstigung für Fahrten, die mit dem Wintersport keinen Zusammenhang hatten (man löste einfach bis zur nächstgelegenen Wintersportstation), erlangt werden konnte. Um den Skisport auch nach der Einstellung der Ausgabe der Winter-Wochenendbillette gegen das Frühjahr hin zu fördern, wurden für die Zeit vom 24. März bis 29. April 1934 sog. *Winterend-Sportbillette* zu den nämlichen Vergünstigungen nach ca. 100 Stationen und für ca. 30 Sportverbindungen ausgegeben. Der Verkauf dieser Billette durfte nur auf ausdrückliches Verlangen der Reisenden hin erfolgen, und nur, wenn die Fahrt auch wirklich zum Zweck der Ausübung des Wintersports unternommen wurde.

Mit der Ausgabe der Winter-Wochenendbillette wurde über den Rahmen einer Vergünstigung zur Förderung des Wintersportverkehrs hinausgegangen und allgemein der Wochenendverkehr während der verkehrsschwächeren Zeit zu fördern gesucht. So lag der Schritt zu einer Ausdehnung der Ausgabezeit nahe, und im folgenden Jahr wurde nun ein *Tarif für Sonntagsbillette*, gültig vom 6. Oktober 1934 bis 14. April 1935 in Kraft gesetzt. Aus referendumpolitischen Gründen – die Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz vom 4./5. Mai 1935 stand bevor – erfolgte eine Verlängerung der Ausgabezeit sogar über die Osterfeiertage bis zum 12. Mai 1935.

Im nächsten Herbst kamen die Sonntagsbillette schon am letzten Septembersonntag zum Verkauf. Gleichzeitig erfolgte aber eine Erhöhung des Mindestfahrpreises auf Fr. 2 für die 3. Klasse resp. Fr. 2.80 und Fr. 4 für die Polsterklassen. Über Weihnachten und Neujahr erfuhr die Gültigkeitsdauer der Sonntagsbillette eine Erweiterung, indem vom 24. Dezember bis am 5. Januar erstmals 7tägige Sonntagsbillette ausgegeben wurden, wobei die Rückfahrt aber spätestens am 6. Januar erfolgen musste. Der Endtermin für die Ausgabe war auf den 5. April 1936, also vor Ostern, vorgesehen. Dies führte zu verschiedenen Begehren um Ausdehnung über die Osterfeiertage. So wurden sie denn bis zum 10. Mai 1936 ausgegeben, die Mindesttaxe jedoch so stark erhöht, dass erst von 43 km an das Sonntagsbillet billiger war als ein gewöhnliches Retourbillet¹⁾.

¹⁾ Die Mindesttaxen betrugen Fr. 5 für die 3. Klasse, Fr. 7 für die 2. und Fr. 10 für die 1. Klasse und entsprachen nach Bundesbahntaxschema einer Entfernung von 67 km, mit Rückwirkung bis auf 42 km.

Bei der Wiederausgabe der Sonntagsbillette am 5. September 1936 wurden wieder die ursprünglichen Mindesttaxen in Kraft gesetzt. In den folgenden Jahren, bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges, erfuhr die Ausgabezeit eine weitere Ausdehnung, so dass nur in den Monaten Juni, Juli und August keine Sonntagsbillette zum Verkauf kamen. Infolge der durch das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement verfügten Einführung der Fünftage-Arbeitswoche während der Heizperiode 1940/41 liefen bei den Bundesbahnen zahlreiche Gesuche ein, das Sonntagsbillet für die Hinfahrt schon am Freitagabend gültig zu erklären. So wurde ab 1. November 1940 die Gültigkeit in der Weise erweitert, dass es am Freitag in den nach 17 Uhr abgehenden Zügen gültig war. Wegen der andauernd erschwerten Verkehrslage und im Hinblick auf den starken Herbstverkehr konnte in der Ausgabeperiode 1941/42 mit der Wiederausgabe der Sonntagsbillette erst am 15. November begonnen werden, der Endtermin musste infolge Fahrplaneinschränkungen auf den 15. März festgesetzt werden. In den folgenden Wintern wurde die Ausgabezeit noch weiter eingeschränkt, die Mindestfahrpreise vorerst auf Fr. 3, Fr. 4.30 bzw. Fr. 6, im Winter 1945/46 auf Fr. 4, Fr. 5.60 bzw. Fr. 8 erhöht, während sie auf den Winter 1946/47 wieder auf Fr. 3.50, Fr. 4.90 bzw. Fr. 7 herabgesetzt werden konnten¹⁾. Auf Grund des neuen Normaltarifs vom 1. Februar 1948 mit einem Retourrabatt von 25% bedeutet die Taxformel «einfach für retour» eine Ermässigung von $33\frac{1}{3}\%$.

2. Die Bedeutung der Sonntagsbillette für Bahnen und Fremdenverkehr

Über die *Bedeutung der Sonntagsbillette für die Bahnen* liegen die verschiedenartigsten Ansichten und Äusserungen vor. Nach dem ersten Weltkrieg wurde im Rahmen der Tarifmassnahmen zur Wiederbelebung des Verkehrs im Jahre 1921 von den Privatbahnen, den Verkehrsinteressenten und vom Post- und Eisenbahndepartement die Ausgabe von Sonntagsbilletten durch sämtliche Transportanstalten befürwortet in der Meinung, dass eine solche Massnahme den Sonntagsverkehr fördern und beleben würde, ohne dass die

¹⁾ Nach dem neuen Taxschema entspricht dies einer Entfernung von 35 km, die Sonntagsbillette sind von 24 km an billiger als die Retourbillette.

Bahnen dabei ein zu grosses finanzielles Risiko in bezug auf die Einnahmen zu übernehmen hätten. Es wurde im Gegenteil die Ansicht vertreten, dass mit ziemlicher Sicherheit auf Mehreinnahmen zu hoffen wäre¹⁾.

Die Bundesbahnen waren aber damals von der Zweckmässigkeit einer solchen Massnahme nicht überzeugt. Sie befürchteten, dass bei einer bloss versuchsweisen Einführung die Sonntagsbillette nicht mehr beseitigt werden könnten, ohne als Ersatz allgemein ermässigte Retourbillette einzuführen, was sie aber in jenem Zeitpunkt ablehnten. Sie gaben zu, dass stark ermässigte Sonntagsbillette den Verkehr an schönen Sonntagen erheblich zu steigern vermöchten. An jenen Tagen sei aber der Verkehr von den grösseren Städten nach bekannten Ausflugsgebieten trotz der hohen Taxen erheblich. Der Einnahmefall, der mit der Ausgabe von Sonntagsbilletten auf dem bereits vorhandenen Verkehr entstehen würde, wäre derart, dass der durch die Taxermässigung herbeizuführende neue Verkehr schon ausserordentlich gross sein müsste, um nur den Ausfall auf dem bisherigen Sonntagsverkehr zu decken. Ein finanzieller Misserfolg liege deshalb, besonders wenn die Umstände für das Reisen z. B. wegen schlechter Witterung ungünstig wären, im Bereich der Wahrscheinlichkeit²⁾.

Auch nach der Einführung von allgemeinen Retourbilletten verstummten die Begehren nach Sonntagsbilletten nicht. So wurde in den Jahren 1926 und 1927 den Bundesbahnen von verschiedenen Seiten nahegelegt, es möchten am Samstagnachmittag und am Sonntag Billette einfacher Fahrt mit Berechtigung zur Rückfahrt am Sonntag ausgegeben werden. Die Bundesbahnen blieben jedoch bei ihrer ablehnenden Haltung, indem sie ausführten, dass diese Massnahme bei gleichbleibendem Verkehr einen Einnahmefall von 37,5% verursachen würde. Um diesen Ausfall zu verhüten, wäre ein Verkehrszuwachs nötig, der die Einnahme von 62,5% wieder auf 100% zu bringen vermöchte, somit ein Zuwachs von 60%. Damit wären jedoch die durch eine solche Verkehrszunahme verursachten Mehraufwendungen für den Betrieb noch nicht gedeckt. Es sei übrigens als ganz ausgeschlossen zu betrachten, dass eine so starke Verkehrszunahme auch nur annähernd erreicht

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 21. Kommerziellen Konferenz vom 29. Juli 1921, S. 8.

²⁾ Vgl. dasselbe Protokoll vom 29. Juli 1921, S. 25.

würde; höchstens in gewissen Relationen an gewissen Tagen, im allgemeinen aber bei weitem nicht. Das finanzielle Ergebnis wäre zweifellos ein bedeutender Ausfall. Eine Lösung mit geringerer Ermässigung, z. B. 20% auf den Retourbilletten, würde die Auflegung besonderer Sonntagsbillette bedingen, was vielfach wegen Platzmangels bei den Einnehmereien nicht möglich wäre. Aber auch der zur Verhütung eines Ausfalls nötige Verkehrszuwachs von 25% sei unwahrscheinlich. Bei einer anderen Lösung auf Grund der vorhandenen Billette, nämlich der Ausgabe von Billetten einfacher Fahrt 2. Klasse als Sonntagsbillette 3. Klasse, bei der sich eine Ermässigung von 12,5% auf den Retourbilletten ergeben hätte, war nach der Ansicht der Bundesbahnen weniger zu riskieren, praktisch würde aber diese Massnahme grossen Schwierigkeiten begegnen. Auch bei der Ausgabe von Sonntagsbilletten nur für grössere Entfernungen rechneten damals die Bundesbahnen mit einem Einnahmenausfall. Einzig vom Standpunkt der Autokonkurrenz wäre ein günstiger Einfluss zu erwarten und würde den Einnahmenausfall etwas herabmindern, jedoch lange nicht ausgleichen¹⁾.

Über die Auswirkungen der Wintersportbillette liegen wenige direkte Äusserungen seitens der Bundesbahnen vor. Sie waren der Ansicht, dass die Wintersportbillette bei den Wintersporttreibenden Anklang gefunden und auch den Wintersportverkehr gefördert hätten. So erschien es ihnen im Winter 1933/34 nicht angängig, an den beiden letzten Sonntagen des Monats März für den Wintersport keine Fahrpreiserössigung mehr zu gewähren, da es auch kommerziell nicht angezeigt erscheine, auf die Förderung eines für die Bahnen interessanten Verkehrs zu verzichten. Über die finanzielle Auswirkung der Ersetzung der Wintersportbillette durch die Winter-Wochenendbillette konnten sie keine Angaben machen, glaubten aber, dass damit kein bedeutendes finanzielles Risiko verbunden wäre²⁾.

Der Absicht der Bundesbahnen, bei Annahme des Verkehrsteilungsgesetzes vom 4./5. Mai 1935 die Ausdehnung der Ausgabe-

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 33. Kommerziellen Konferenz vom 24. Februar 1928, S. 32 f.

²⁾ Vgl. ein Schreiben der Bundesbahnen vom 30. Oktober 1933 an die am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Verwaltungen betreffend Ersetzung der Wintersportbillette durch eine allgemeine Vergünstigung für den Winter-Sonntagsverkehr.

zeit der Sonntagsbillette auf das ganze Jahr auszudehnen, wider-
setzten sich verschiedene Verwaltungen. So verlangte z. B. die
Lötschbergbahn, dass in den Monaten Juli und August sowie an
Pfingsten und am Betttag keine Sonntagsbillette ausgegeben werden
sollten, da die Ausgabe zu diesen Zeiten gar nicht nötig wäre und
ein nutzloses Opfer bedeuten würde. Dies um so mehr, weil die
Ausdehnung der Ausgabezeit für die Gesamtheit der Transport-
anstalten sowieso einen Verlust bringen würde. Manche Verwal-
tungen hätten dabei an Sonntagen zu wenig Rollmaterial, und wenn
demzufolge das Publikum schlecht befördert würde, erreichten die
Bahnen mit den Sonntagsbilletten das Gegenteil von dem, was sie
wollten, und förderten so die Autokonkurrenz. Andere Bahnen
waren für die ganzjährige Ausgabe in der Weise, dass für die
Sommermonate eine kleinere Ermässigung gewährt würde. Für
den Winterverkehr sei die richtige Lösung erreicht worden, da
die sporttreibenden jungen Leute höhere Taxen nicht bezahlen
könnten¹⁾.

Anlässlich der Behandlung der Frage einer Taxrevision im
Frühjahr 1938 waren die Bundesbahnen der Ansicht, dass die
Sonntagsbillette beseitigt werden sollten, dafür wäre der Retour-
rabatt von 20 auf 25 % zu erhöhen. Die Sonntagsbillette seien ein-
geführt worden, weil ein allgemeiner Tarifabbau bisher nicht hätte
durchgeführt werden können. Durch die Vergünstigung des Sonn-
tagsbillets habe man den Ausflugsverkehr entwickeln wollen. Die
Bundesbahnen waren weiter der Meinung, dass sich der Ausschluss
der Sommerreisezeit von der Vergünstigung kaum halten liesse,
da die Einstellung der Sonntagsbilletaussgabe im Mai immer Anlass
zu heftiger Kritik gebe. Bei der Ausgabe während des ganzen Jahres
wäre aber nicht nur die finanzielle Auswirkung wesentlich ungünsti-
ger, sondern es würden sich auch die Schattenseiten der Ein-
richtung, z. B. die ungünstige betriebsökonomische Wirkung,
stärker bemerkbar machen. So kamen die Bundesbahnen zur
Ansicht, dass das Sonntagsbillet unter den gegebenen Verhältnissen
zwar seinen Zweck erfüllt habe, dass aber bei einer Neugestaltung
des Tarifsystems dem Bahnbenützer besser gedient sei, wenn
die Verbilligung weniger weit gehe, die ermässigten Fahrpreise

¹⁾ Vgl. das Protokoll der am Tarif für Sonntagsbillette beteiligten Ver-
waltungen vom 25. April 1935 über die Verlängerung der Ausgabe der
Sonntagsbillette im Falle der Annahme des Verkehrsteilungsgesetzes, S. 5 ff.

aber ohne Einschränkung der Gültigkeit jederzeit zur Verfügung stünden¹⁾).

Bei der Inkraftsetzung des neuen Normaltarifs auf den 1. Februar 1948 wurden die Sonntagsbillette im Winter beibehalten, obwohl die Ermässigung von $33\frac{1}{3}\%$ nach der Ansicht der Bundesbahnen zu weit geht. Aber da die Anwendung eines niedrigeren Rabattsatzes die Auflage besonderer Sonntagsbillette bedingen würde, für die der Raum in vielen Billetaushabestellen fehlte, gewähren sie mit der weiteren Anwendung der Tarifformel «einfach für retour» wie bisher eine grössere Ermässigung, als sie nach kommerziellen Überlegungen gegeben wäre. Immerhin sind massgebende Kreise der Bundesbahnen der Ansicht, dass sich das Sonntagsbillet im Winter rechtfertigt. Während der Zeit des Wintersports lasse sich der Ausflugsverkehr durch die gewährte Vergünstigung entwickeln, und der vermehrte Sonntagsverkehr könnte mit den vorhandenen Betriebsmitteln am ehesten bewältigt werden, während im Sommer zusätzliches Rollmaterial notwendig wäre, das im übrigen nur selten benötigt würde²⁾.

Die Ergebnisse des Sonntagsbilletverkehrs der Bundesbahnen³⁾

Tab. 10

Jahr	Ausgabezeit	Personen		Einnahmen	
		Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB
1933	1. I.-26. III.; 9. XII.-31. XII.	2 675 206	2,33	4 549 068	3,36
1934	1. I.-29. IV.; 6. X.-31. XII.	5 835 194	5,11	10 936 098	8,21
1935	1. I.-12. V.; 21. IX.-31. XII.	4 487 334	4,09	9 754 490	7,72
1936	1. I.-10. V.; 5. IX.-31. XII.	4 267 852	3,99	9 707 997	8,08
1937	1. I.-10. V.; 21. VIII.-31. XII.	5 058 118	4,52	11 729 437	8,82
1938	1. I.-22. V.; 3. IX.-31. XII.	5 475 358	4,83	11 866 608	8,86
1939	1. I.-14. V.; 2. IX.-31. XII.	4 735 956	3,97	9 987 469	7,47
1940	1. I.-5. V.; 31. VIII.-31. XII.	5 385 984	4,33	11 290 988	8,29
1941	1. I.-22. V.; 15. XI.-31. XII.	3 880 966	2,71	7 902 947	4,89
1942	1. I.-15. III.; 12. XII.-31. XII.	2 284 608	1,44	4 115 982	2,33
1943	1. I.-28. III.; 18. XII.-31. XII.	2 972 026	1,68	5 803 994	3,00
1944	1. I. 26. III.; 16. XII.-31. XII.	2 717 276	1,44	6 818 465	3,06
1945	1. I.-25. III.; 15. XII.-31. XII.	2 808 658	1,37	7 492 912	2,95
1946	1. I. 14. IV.; 14. XII.-31. XII.	2 810 536	1,36	8 596 036	3,33

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 49. Kommerziellen Konferenz vom 9. Juli 1938, S. 97.

²⁾ Vgl. Fischer, a. a. O., S. 67 f.

³⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

Leider wurden vor 1933 die Wintersportbillette von den Bundesbahnen nicht separat ausgewiesen, so dass nicht ersichtlich ist, wie sich die Umwandlung in die Wochenendbillette ausgewirkt hat. Auf alle Fälle bewirkte die Verlängerung der Ausgabezeit im Jahre 1934 eine Einnahmenvermehrung bei den Sonntagsbilletten um mehr als 140 %. Im Jahre 1937 wurde der absolute Höhepunkt erreicht, als fast 9 % der Gesamteinnahmen aus den Sonntagsbilletten stammten. Nachher machte sich dann die Verkürzung der Ausgabezeit sehr stark bemerkbar. Die Erhöhung der Preise der Sonntagsbillette durch die Kriegstaxzuschläge bewirkte bei einer leichten Frequenzverminderung eine Einnahmenvermehrung von fast 20 %.

Die *Bedeutung der Sonntagsbillette für den Fremdenverkehr* geht aus obigen Ausführungen schon einigermaßen deutlich hervor. Da der Ausflugs- und Wochenendverkehr, wie gesagt, sehr fahrpreisempfindlich ist, bedurften diese beiden Fremdenverkehrsarten infolge der hohen Normaltaxen dringend eines Stimulus, der dann eben in der Form der Einführung der sehr stark ermässigten Sonntagsbillette gegeben wurde. Besonders hervorzuheben ist die Förderung des Wintersportverkehrs im allgemeinen und des Skisports im speziellen durch diese Tarifmassnahme, indem die Zufahrt so für den Skifahrer preislich wesentlich erleichtert worden ist. Namentlich die Skifahrer der grossen Städte sind damit alle viel näher an die Skifelder herangerückt. Die Transportunternehmungen haben also durch die Sonntagsbillette zur Förderung des Skisports einen ganz erheblichen Beitrag geleistet; schreibt doch *Senger*, dass die Breitenentwicklung des Skilaufs eigentlich erst dank dieser klugen Preispolitik möglich geworden ist¹⁾.

Natürlich würde das Sonntagsbillet den Ausflugs- und Wochenendverkehr auch während der übrigen Jahreszeit sehr stark fördern und wäre ebenfalls von grosser Bedeutung. Bis in die ersten Jahre des zweiten Weltkrieges war es ja auch im Frühling und Herbst ausgegeben worden und hat dem Ausflugsverkehr während dieser Jahreszeit einen starken Auftrieb gegeben. Das beweist die Frequenzvermehrung der Sonntagsbillette um mehr als 3 Mio Reisende. als von 1933 auf 1934 die Ausgabezeit auch auf die Monate April, Oktober und November ausgedehnt wurde. Mit der Taxformel

¹⁾ *M. Senger*, Wie die Schweiz zum Skiland wurde, Zürich 1941, S. 279.

«einfach für retour» könnte der Sommer-Sonntagsverkehr tatsächlich das Intensitätsmaximum überschreiten. Entweder müssten die Mindesttaxen so stark erhöht werden, dass die Sonntagsbillette nur noch für den Fernverkehr in Frage kämen, oder es wären besondere Sommer-Sonntagsbillette mit einer weniger weitgehenden Ermässigung auszugeben. Einen Ersatz für die Sonntagsbillette bilden nun die sog. *Ausflugsbillette*, die von grösseren Stationen für bestimmte Relationen, ähnlich den von uns weiter oben beschriebenen Ausflugsbilletten von Genf und Basel, ausgegeben werden. Diese Billette, die entweder zur Hin- oder zur Rückfahrt oder auch für beide Wege nur in bestimmten Zügen gültig sind, werden nur im Sommer an Samstagen und Sonntagen ausgegeben und sind auf der zweiten Taxstufe des Gesellschaftstarifs aufgebaut. Vielleicht entwickeln sie sich einmal, wie sich die Vergünstigung für den Wintersportverkehr von den Jahren 1927 und 1928 zu den Sonntagsbilletten umgewandelt hat, auch zu Sonntagsbilletten, was zur Förderung des Ausflugsverkehrs von grosser Bedeutung wäre.

II. Rundfahrtbillette

Rundfahrtbillette sind im allgemeinen Fahrausweise für Reisen, die nicht auf dem gleichen Weg zum Ausgangspunkt zurückführen, mit denen also eine Rundfahrt unternommen wird. Warum kommen Reisende überhaupt dazu, auf einem anderen als dem direkten Weg nach oder vom Reiseziel zu fahren, und warum geben die Transportunternehmungen für solche Fahrten besonders ermässigte Billette aus? Der Grund zu einem Umweg oder einer Rundreise liegt meistens im Bedürfnis des Reisenden, etwas Neues zu sehen. Will er dies tun, so hat oder nimmt er sich Zeit zum Reisen; er *muss* nicht möglichst schnell am Reiseziel sein, sondern *kann* die Fahrt durch landschaftlich schöne Gegenden, nach interessanten Stätten usw. lenken, die Reise wird Selbstzweck sein. Solche Fahrten spielen sich hauptsächlich im Rahmen des Ausflugsverkehrs ab, sind demzufolge fahrpreisempfindlich, und darum haben die Transportunternehmungen ein Interesse, sie von sich aus zu begünstigen. Dadurch wird der Reisende ausserdem angeregt, seine Rundreise auszudehnen. Man unterscheidet zwei Arten von Rundfahrtbilletten.

1. Die festen Rundfahrtbillette

Diese werden von den Transportunternehmungen für bestimmte, gangbare Relationen ausgegeben und dienen hauptsächlich dem Ausflugs- und Passantenverkehr. Eines der ersten Rundfahrtbillette in der Schweiz war das in der Sommersaison 1860 von der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gemeinsam herausgegebene Billet für die Strecke: Zürich–Wallisellen–Weesen–Glarus–Weesen–Sargans–Chur–Sargans–Rorschach–Konstanz–Schaffhausen–Zürich. Es wurde auch über Rorschach–Romanshorn–Winterthur–Zürich oder über Rorschach–St. Gallen–Winterthur–Zürich ausgegeben. Die Gültigkeitsdauer betrug 5 Tage, und der Fahrpreis kostete in der 3. Klasse Fr. 11.50, während die einfachen Fahrpreise über St. Gallen Fr. 17.45, über Schaffhausen Fr. 20.75 ausmachten, so dass also für dieses Rundfahrtbillet eine Ermässigung von 34–45% gewährt wurde. Noch grösser war der Rabatt bei dem im gleichen Jahre herausgegebenen eintägigen festen Rundfahrtbillet Zürich–Romanshorn–Schaffhausen–Zürich. Er betrug 58%, während für das gleiche zweitägige Billet 41% gewährt wurden. Wir sehen auch hier: Abstufung des Fahrpreises nach der Gültigkeitsdauer.

Mit der Zeit gaben dann alle wichtigen Bahnen bei den grösseren Stationen feste Rundfahrtbillette aus. Sie wurden und werden übrigens auch heute noch durch den Aushang besonderer Plakatverzeichnisse bei den Billetausgabestellen der Stationen oder mit Prospekten bekanntgemacht. Der Rabatt schwankte gewöhnlich zwischen 25 und 30%, betrug in einzelnen Fällen 40% und mehr. Die Gültigkeitsdauer war ganz verschieden. Es gab 1-, 2-, 3-, 4-, 5-, 6-, 8-, 20-, 40- und 45tägige feste Rundfahrtbillette. Nach der Verstaatlichung der Hauptbahnen trat in dieser Beziehung eine gewisse Vereinheitlichung ein. Die Gültigkeitsdauer der festen Rundfahrtbillette der Bundesbahnen, oder an welchen die Bundesbahnen beteiligt waren, betrug 10 Tage, sofern die Reiseroute 200 km nicht erreichte. Bei Strecken über 200 km war sie auf 45 Tage festgesetzt worden. Auch der Rabatt gegenüber den Taxen einfacher Fahrt wurde einheitlich auf 20% festgesetzt. Nur bei den 45tägigen Rundfahrtbilletten 3. Klasse betrug er 25%. Vor Ausbruch des ersten Weltkrieges legten die Bundesbahnen für rund 2000 von verschiedenen Stationen ausgehende Reiserouten feste Rundfahrtbillette auf.

Nachdem im Oktober 1917 die Rundfahrtbillette aufgehoben worden waren, wurde im Rahmen der Taxmassnahmen zur Wiederbelebung des Verkehrs im Jahre 1921 von den privaten Transportanstalten der Wunsch geäussert, die Bundesbahnen möchten Handbieten zur Wiederausgabe von festen Rundfahrtbilletten für beliebte kleinere und grössere Touren. Als Grundlage empfahlen sie für Billette von weniger als 400 km Umfang 10% Rabatt und eine Gültigkeitsdauer von 10 Tagen, für solche von 400 und mehr km Umfang 20% Rabatt und eine Gültigkeitsdauer von 20 Tagen. Die Bundesbahnen stimmten diesem Verlangen zu, setzten hingegen für die Billette von über 400 km Umfang eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen fest. Um die Durchführung der Massnahme auf den 1. August 1921 zu ermöglichen, wurden nur die allerwichtigsten Rundfahrten berücksichtigt, wobei aber ein Ausbau der Massnahme für die nächste Reisesaison vorgesehen war.

Infolge der Herabsetzung des Mindestreiseumfanges für schweizerische zusammenstellbare Billette änderte sich die Taxberechnung für feste Rundfahrtbillette im folgenden Frühling in dem Sinne, dass für solche von weniger als 300 km Umfang eine Ermässigung von 10%, für Rundfahrten von 300 und mehr km eine solche von 20% gewährt wurde. Ebenso erfolgte auf den 1. Mai 1922 eine Erweiterung der Massnahme durch Einbezug neuer Strecken in das Verzeichnis. Mit der Wiedereinführung der Retourbillette wurde der Rabatt der Rundfahrtbillette von weniger als 300 km Umfang ebenfalls auf 20% erhöht.

2. Die zusammenstellbaren Billette

Die zusammenstellbaren Billette oder kombinierbaren Rundreisebillette, wie sie früher auch genannt wurden, dienen nun nicht mehr dem Ausflugs-, sondern ausgesprochen dem Ferienverkehr. Sie wurden 1880 eingeführt und hatten grossen Erfolg, da sie auf den Netzen fast sämtlicher schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen sowie auf einer Reihe von Poststrecken gültig waren. Der Mindestreiseumfang der zu kombinierenden Rundfahrt, die aber auch auf direktem Weg erfolgen konnte, betrug 200 km. Die Billette hatten eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen. Der Rabatt auf den Taxen einfacher Fahrt betrug in der 1. und 2. Klasse 20%, in der 3. Klasse 25%. Diese zusammenstell-

baren Billette wurden wie die festen Rundfahrtbillette im Oktober 1917 aufgehoben.

Die vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zu den Taxmassnahmen zur Wiederbelebung des Verkehrs gemachte Anregung der Wiederausgabe der zusammenstellbaren Billette wurde von den privaten Transportanstalten begrüsst. Die Bundesbahnen nahmen daraufhin in Aussicht, diese Billette mit einer Ermässigung von 20% für Reisen mit einem Umfang von mindestens 400 km ab 1. Mai 1922 wieder auszugeben. Auf Wunsch nach Reduktion des Mindestreiseumfanges seitens zahlreicher privater Verwaltungen wurde im Interesse der Wiederbelebung des Verkehrs die untere Grenze von den Bundesbahnen dann auf 300 km festgesetzt.

Für die Bundesbahnen und eine Reihe von Privatbahnen betrug die Grundtaxe für die zusammenstellbaren Billette in der 3. Klasse 6 Rp.¹⁾. Es entsprach dies dem gewöhnlichen km-Satz der Retourbillette, der für Hin- und Rückfahrt 12 Rp. ausmachte. Der Fernrabatt von 20% wurde dagegen bei den zusammenstellbaren Billetten aus technischen Gründen nicht gewährt, weil jeder Streckencoupon seinen festen Preis hatte, der unabhängig vom Gesamtreiseumfang war. Durch die Einführung des Fernrabattes ergab sich indessen eine Unebenheit, indem die Preise zusammenge stellter Billette für Retourfahrten auf grosse Entfernungen die doppelten Taxen einfacher Fahrt überstiegen²⁾. Für Reisen von über 500 km einfache Fahrt diente das zusammenstellbare Billet nur noch insofern, als beliebige Zwischenhalte innerhalb der Gültigkeitsdauer von 45 Tagen gemacht werden konnten, während solche bei der zweitägigen Gültigkeitsdauer des einfachen Billets nur beschränkt möglich sind³⁾. Der Schnellzugzuschlag wurde nicht als Zonentaxe berechnet, sondern war mit 5 oder 10% im Preis der einzelnen Streckencoupons für zuschlagspflichtige Strecken ein-

¹⁾ Ohne Kriegstaxzuschlag, der als fester Zuschlag erhoben wurde, z. B. für die 3. Klasse Fr. 1.20.

²⁾ Der Preis eines zusammenstellbaren Billets für 500 km ohne Taxzuschlag betrug in der 3. Klasse Fr. 33.50, der Preis von zwei einfachen Billetten für je 250 km ohne Taxzuschlag ebenfalls Fr. 33.50; der Preis des zusammenstellbaren Billets für 600 km Fr. 40.10, der Preis von zwei einfachen Billetten für je 300 km aber nur Fr. 36.

³⁾ Bis 200 km: 1 Tag, über 200 km: 2 Tage.

gerechnet¹⁾. Seit 1934 konnten die zusammenstellbaren Billette verlängert werden, und zwar gegen Nachzahlung von 10% des Billetpreises für eine Verlängerung von 45 auf 60 Tage und von 20% des Billetpreises für eine solche von 45 auf 90 Tage.

Da die zusammenstellbaren Billette auf grosse Entfernungen dem Reisenden schon lange nicht mehr dienten und dies bei der vorgesehenen Neugestaltung des Normaltaxschemas mit der Verschärfung des Staffeltarifs noch erheblich deutlicher in Erscheinung getreten wäre, musste eine Kombination gesucht werden, um diese Unebenheit zu beheben. Ebenso schien die Herabsetzung der Gültigkeitsdauer von 45 Tagen zur Erleichterung der Kontrolle auf einen Monat wünschenswert. Da gleichzeitig das Schweizerische Ferienabonnement in eine dauernde Tarifmassnahme übergeführt werden sollte, fanden die Transportunternehmungen die Lösung dieses Problems darin, das zusammenstellbare Billet nur noch als das neu einzuführende *Ferienbillet* auszugeben (wir werden dieses im nächsten Abschnitt behandeln), und so wurde die Ausgabe der zusammenstellbaren Billette auf den 1. April 1947 aufgehoben.

3. Die Bedeutung der Rundfahrtbillette für Bahnen und Fremdenverkehr

Aus Tabelle 11 geht die ziemlich grosse Bedeutung der Rundfahrtbillette für die Bundesbahnen mehr oder weniger deutlich hervor, stammten doch im Durchschnitt der letzten 20 Jahre 2.1% der Gesamteinnahmen aus den zusammenstellbaren Billetten und 1.8% aus den festen Rundfahrtbilletten, was im Durchschnitt jährlich zusammen über 5,7 Mio Fr. ausmachte, zum guten Teil zusätzliche Einnahmen. Von 1926 bis 1932 wurden zu den festen Rundfahrtbilletten die Ausflugsbillette von Genf und Basel und die Wintersportbillette hinzugezählt. Dies bewirkte, dass die Einnahme pro ausgegebenes Billet, die im Durchschnitt der Jahre 1921 bis 1925 Fr. 11.78 betragen hatte, im Jahre 1926 plötzlich auf Fr. 5.06, im Durchschnitt von 1926 bis 1932 auf Fr. 4.07 sank. 1933 betrug dann die Einnahme pro festes Rundfahrtbillet wieder Fr. 13.28, ging aber in der Folge im Durchschnitt bis 1946 auf

¹⁾ Für Schnellzugsstrecken mit dichtem Schnellzugsverkehr 10 %, mit weniger dichtem Schnellzugsverkehr 5 %.

Fr. 5.04 zurück. Bei diesen wie bei den zusammenstellbaren Billetten ist bezüglich der Gesamteinnahmen eine fortlaufend abnehmende Bedeutung festzustellen, die erst im Jahre 1945 zum Stillstand gekommen ist.

Die Ergebnisse des Rundfahrtbilletverkehrs der Bundesbahnen¹⁾

Tab. 11

Jahr	Feste Rundfahrtbillette					Zusammenstellbare Billette				
	Personen			Einnahmen		Streckencoupons			Einnahmen	
	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB
1913	413 371	0,5	254	2 496 978	3,0	733 615	0,8	86	1 604 308	1,9
1921	7 145	0,0	4	81 806	0,0	—	—	—	—	—
1922	41 315	0,1	25	462 709	0,4	362 734	0,5	43	1 417 221	1,2
1923	65 755	0,1	40	808 347	0,6	599 907	0,7	70	2 264 977	1,8
1924	115 929	0,1	71	1 404 975	1,0	729 287	0,8	86	2 659 174	2,0
1925	162 689	0,2	100	1 887 509	1,4	851 592	0,8	100	3 172 153	2,3
1926	491 628	0,5	302	2 489 598	1,8	823 412	0,8	97	3 041 641	2,2
1927	821 329	0,7	505	3 137 680	2,2	958 169	0,9	113	3 585 426	2,5
1928	1 024 005	0,9	629	3 955 997	2,6	1 038 443	0,9	122	3 974 400	2,6
1929	1 158 885	0,9	712	4 227 656	2,7	1 060 408	0,8	125	4 069 497	2,6
1930	1 007 342	0,8	619	4 089 489	2,6	1 078 876	0,8	127	4 368 865	2,7
1931	1 003 985	0,8	617	4 104 414	2,7	858 172	0,7	101	3 636 701	2,4
1932	989 830	0,9	608	3 898 626	2,9	795 858	0,7	93	3 321 100	2,4
1933	236 997	0,2	146	3 147 877	2,3	897 357	0,8	105	3 652 103	2,7
1934	220 705	0,2	136	2 975 829	2,2	997 576	0,9	117	4 089 558	3,1
1935	234 310	0,2	144	2 647 132	2,1	1 021 582	0,9	120	4 218 573	3,3
1936	266 181	0,3	164	2 337 552	2,0	848 244	0,8	100	3 655 864	3,0
1937	294 540	0,3	181	2 605 138	2,0	986 165	0,9	116	4 245 202	3,2
1938	279 600	0,3	172	2 377 911	1,8	900 342	0,8	106	3 854 316	2,9
1939	200 016	0,2	123	1 694 295	1,3	624 526	0,5	73	2 659 786	2,0
1940	189 416	0,2	116	1 247 087	1,0	355 012	0,3	42	1 170 323	0,9
1941	219 730	0,2	135	1 201 240	0,7	474 538	0,3	56	1 334 965	0,8
1942	257 610	0,2	158	1 321 484	0,8	536 212	0,3	63	1 512 386	0,9
1943	325 140	0,2	200	1 464 219	0,8	547 304	0,3	64	1 498 982	0,8
1944	346 496	0,2	213	1 628 334	0,7	509 410	0,3	60	1 415 534	0,6
1945	457 890	0,2	281	2 090 226	0,8	793 899	0,4	93	2 036 838	0,8
1946	463 042	0,2	284	2 334 076	0,9	1 003 582	0,5	118	3 216 837	1,3

Die Bedeutung der Rundfahrtbillette für den Fremdenverkehr kann man an der Frequenz messen. So wurden in den letzten 13 Jahren vor 1933 waren noch die Ausflugsbillette dabei durchschnittlich über 307 000 feste Rundfahrtbillette ausgegeben. Aus der oben gezeigten Verminderung der durchschnittlichen Ein-

¹⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

nahme pro Billet auf ca. Fr. 5, die neben einer Abwanderung aus der Polsterklasse auf eine Verkürzung der Reisen zurückzuführen ist, kann man die Fahrpreisempfindlichkeit erkennen. Die Leute gingen darauf aus, kürzere und billigere Ausflüge zu machen. Ohne Rundfahrtbillette wäre der Ausflugsverkehr sicher bedeutend stärker zurückgegangen.

Bei den zusammenstellbaren Billetten ist zu berücksichtigen, dass an die Stelle der Anzahl Personen die Anzahl der ausgegebenen Streckencoupons getreten ist. Ein zusammenstellbares Billet bestand nun immer aus mehreren, mindestens 5 Streckencoupons¹⁾. So kommen wir während der letzten 20 Jahre auf durchschnittlich über 170 000 zusammenstellbare Billette, die dem Fremdenverkehr eine erhebliche Zahl an Logiernächten gebracht haben dürften, da sie hauptsächlich wegen ihrer langen Gültigkeitsdauer gekauft wurden. Eine noch längere Gültigkeitsdauer haben freilich die von uns noch nicht erwähnten Rundfahrtbillette, die darum ebenfalls für den Fremdenverkehr von Bedeutung sind und fast ausschliesslich für ihn gebraucht werden:

4. Die internationalen zusammenstellbaren Billette und die Reisebureaufahrscheine

Diese beiden Fahrausweise finden im internationalen Verkehr Verwendung. Die internationalen zusammenstellbaren Billette waren vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den 1880er Jahren ins Leben gerufen worden. Sie wurden «Vereinsfahrscheine» genannt und hatten die schweizerischen zusammenstellbaren Billette als Vorbild. Ihr Geltungsbereich überschritt bei Ausbruch des ersten Weltkrieges die Grenzen Europas. Nach diesem wurde dann im Frühjahr 1922 in Brüssel die «Union pour les billets à coupons combinés» gegründet. Ihr gehörten die meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen an. Auf diesen Billetten wurden in der Schweiz, wie bei den schweizerischen zusammenstellbaren Billetten, 20% Ermässigung gewährt. Die Gültigkeitsdauer betrug hingegen 90 Tage bis 3000 km und 120 Tage für mehr als 3000 km.

¹⁾ Die durchschnittliche Einnahme pro Streckencoupon betrug zirka Fr. 3.70, und der Mindestpreis für zusammenstellbare Billette, es wurden ja nur solche für mehr als 300 km ausgegeben, betrug ohne Schnellzugszuschlag und Kriegstaxzuschlag Fr. 18.

Auf Grund von Verträgen mit den Transportunternehmungen können *Reisebureaux* Streckencoupons oder Reisebureaufahrtscheine ausgeben. Die Preise dieser Billette entsprechen den Taxen einfacher Fahrt. Sie bieten somit auch bei Retourfahrt keinen Taxvorteil. Ihr Vorzug ist dagegen die lange Gültigkeitsdauer, die 3 Monate beträgt. Wie sich diese und die internationalen zusammenstellbaren Billette für Bahnen und Fremdenverkehr ausgewirkt haben, ist aus Tabelle 12 ersichtlich.

Die Ergebnisse des Verkehrs
der internationalen zusammenstellbaren Billette und des
Reisebureauverkehrs der *Bundesbahnen* ¹⁾

Tab. 12

Jahr	Internationale zusammenstellbare Billette					Reisebureaufahrtscheine				
	Streckencoupons			Einnahmen		Streckencoupons			Einnahmen	
	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB	Anzahl	in % des Gesamtverkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamteinnahmen der SBB
1913	650 439	0,7	410	2 753 464	3,3	494 517	0,5	49	2 843 828	3,4
1920	—	—	—	—	—	351 779	0,4	35	3 210 776	2,8
1921	—	—	—	—	—	550 462	0,7	55	5 503 456	4,4
1922	49 609	0,1	31	355 800	0,3	457 203	0,6	45	4 494 838	3,7
1923	92 266	0,1	58	905 043	0,7	522 988	0,6	52	5 679 291	4,5
1924	132 636	0,1	84	1 180 654	0,9	804 789	0,8	80	8 043 683	6,0
1925	158 754	0,2	100	1 420 030	1,0	1 009 896	1,0	100	9 940 168	7,1
1926	158 553	0,2	100	1 340 818	1,0	939 274	0,9	93	9 278 690	6,7
1927	157 995	0,1	99	1 271 122	0,9	1 074 370	1,0	106	11 196 789	7,8
1928	152 229	0,1	96	1 204 170	0,8	1 125 445	1,0	111	12 053 653	8,0
1929	95 891	0,1	60	898 885	0,6	1 167 029	0,9	116	11 825 448	7,6
1930	74 913	0,1	47	782 889	0,5	1 130 216	0,9	112	11 520 135	7,3
1931	49 535	0,0	31	556 532	0,4	887 899	0,7	88	9 307 789	6,2
1932	45 067	0,0	28	545 855	0,4	618 123	0,5	61	6 418 807	4,7
1933	35 820	0,0	23	479 557	0,4	648 591	0,6	64	7 324 810	5,4
1934	34 556	0,0	22	437 275	0,3	674 790	0,6	67	7 090 251	5,3
1935	83 777	0,1	53	851 284	0,7	690 573	0,6	68	6 871 535	5,4
1936	175 099	0,2	110	1 555 816	1,3	656 019	0,6	65	6 444 243	5,4
1937	250 275	0,2	158	2 143 941	1,6	896 744	0,8	89	9 248 655	7,0
1938	193 166	0,2	122	1 646 012	1,3	824 031	0,7	82	8 076 281	6,1
1939	116 240	0,1	73	886 166	0,7	565 834	0,5	56	5 411 510	4,1
1940	14 578	0,0	9	129 664	0,1	89 256	0,1	9	1 013 319	0,7
1941	5 322	0,0	3	60 206	0,0	74 279	0,1	7	733 578	0,5
1942	—	—	—	—	—	80 761	0,1	8	767 482	0,4
1943	—	—	—	—	—	69 103	0,0	7	680 659	0,4
1944	—	—	—	—	—	60 394	0,0	6	669 888	0,3
1945	—	—	—	—	—	54 332	0,0	5	553 153	0,2
1946	—	—	—	—	—	205 367	0,1	20	2 216 573	0,9

¹⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

Die internationalen zusammenstellbaren Billette vermochten ihre Bedeutung, die sie vor dem ersten Weltkrieg hatten, nicht mehr zurückzuerlangen. In den Jahren 1924 bis 1928 und von 1936 bis 1938 warfen sie zwar wieder mehr als 1 Mio Fr. jährlich ab, was jedoch nur maximal 1,6 % der Gesamteinnahmen ausmachte gegenüber 3,3 % im Jahre 1913. Bedeutungsvoll waren für die Bahnen die Einnahmen aus den Streckencoupons der Reiseunternehmer, machten sie doch in guten Jahren 11 und 12 Mio Fr. aus oder bis zu 8 % der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr. Diese Fahrausweise wurden hauptsächlich von Ausländern verwendet. Dies zeigt sich im enormen Rückgang beim Ausbruch des zweiten Weltkrieges und in der durchschnittlichen Einnahme pro Streckencoupon, die mit ca. Fr. 9 bzw. Fr. 10 bedeutend höher war als diejenige der schweizerischen zusammenstellbaren Billette von Fr. 3.70. Aus der starken Benützung der nicht besonders ermässigten Reisebureaufahrtscheine ergibt sich, dass diese Billette vielfach für den Modeverkehr verwendet werden, wo weniger auf Ermässigung als auf grösste Bequemlichkeit geschaut wird.

III. Das Ferienbillet

Das auf den 1. April 1947 eingeführte Ferienbillet stellt eine Kombination zwischen dem Ferienabonnement und dem zusammenstellbaren Billet dar, die beide auf diesen Zeitpunkt aufgehoben, d. h. durch diese Tarifmassnahme ersetzt wurden. Wie diese beiden Fahrausweise, dient auch das neue Ferienbillet vor allem dem Ferienverkehr sowie dem Ausflugsverkehr, der sich von den Ferienorten oder von unterwegs aus abspielt.

Da durch die Neugestaltung des Normaltarifs eine merkliche Verbilligung der Fahrten auf grosse Entfernungen eintritt, wäre diese Wirkung durch das Ferienabonnement in einem Ausmass verschärft worden, wie es nach der Ansicht der Bundesbahnen für die Transportunternehmungen kommerziell nicht mehr tragbar gewesen wäre. Nachdem aber das Ferienabonnement 7 Jahre lang ausgegeben worden war und allgemein Anklang gefunden hatte, empfand das Reisepublikum dieses nicht mehr als Versuch oder vorübergehende Massnahme, und die Abschaffung wäre in der Öffentlichkeit auch kaum verstanden worden. Nach der Ansicht

der Bundesbahnen war vom Ferienabonnement eine nicht zu unterschätzende verkehrsfördernde Wirkung ausgegangen. Insbesondere die Möglichkeit, vom Ferienort aus verbilligte Ausflugsfahrten ausführen zu können, hatte diesem Fahrausweis grosse Beliebtheit verschafft und den Transportunternehmungen in den Fremdenverkehrsgebieten zusätzlichen Verkehr gebracht¹⁾. Viele Transportunternehmungen hatten somit ein Interesse, dass das Ferienabonnement beibehalten oder durch eine ähnliche Einrichtung ersetzt wurde, wobei ein solcher Fahrausweis sich auch zum Verkauf im Ausland eignen sollte.

Wie wir weiter oben gezeigt haben, musste für das zusammenstellbare Billet ebenfalls eine neue Lösung gesucht werden, da bei der Einführung des neuen Normaltaxschemas mit Verschärfung des Staffeltarifs die zusammenstellbaren Billette in vermehrtem Masse durch die doppelten Taxen einfacher Fahrt unterboten worden wären. Die Bundesbahnen sahen nun in ihrem Vorschlag eine Kombination des zusammenstellbaren Billets mit dem Prinzip des Ferienabonnements vor, indem dieses nur noch als Ferienbillet mit einer festen Grundtaxe, dafür aber einem verhältnismässig niedrigen km-Satz ausgegeben werden sollte, um so den Fahrpreis trotz einheitlichem km-Satz nicht im Verhältnis zu der Entfernung zunehmen zu lassen.

Die Grundtaxe des auf den 1. April 1947 eingeführten Ferienbillets beträgt je nach Klasse Fr. 15, Fr. 20 oder Fr. 25 und der km-Satz 3,75 Rp., 5,25 Rp. oder 7,5 Rp., abgeleitet aus der halben Retourtaxe des neuen Normaltaxschemas. Bei Nicht-Normaltaxschema-Bahnen ist die Hälfte des Retourfahrpreises zu bezahlen. Die Gültigkeitsdauer beträgt 1 Monat und kann gegen Aufzahlung von 20% des Preises auf 2 Monate verlängert werden. Für Ausflugsfahrten ist ein Gutschein zum Bezug von 5 Ausflugsbilletten zum halben Preis in der entsprechenden Wagenklasse beigegeben. Ferner können Zusatzkarten zu Fr. 3, Fr. 4 oder Fr. 5, je nach Wagenklasse, bezogen werden, die Anspruch auf je 3 weitere Ausflugsbillette zum halben Preis geben.

Hinsichtlich der erhöhten Grundtaxe des Ferienbillets 3. Klasse von Fr. 15 gegenüber derjenigen des Ferienabonnements von Fr. 11

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 57. Kommerziellen Konferenz vom 3. Juli 1947, S. 15.

waren die Bundesbahnen der Ansicht, dass sich diese bereits durch die längere Gültigkeitsdauer von einem Monat gegenüber 10 Tagen rechtfertige, wenn man bedenke, dass die Mehrzahl der gelösten Ferienabonnemente um 7 Tage verlängert wurde, womit ihr Preis ebenfalls auf Fr. 15 gestiegen war. Da das Ferienbillet aber gleichzeitig auch das zusammenstellbare Billet zu ersetzen hat, konnte nach der Meinung der Bundesbahnen die Grundtaxe nicht mehr für alle Klassen gleich hoch gehalten werden, da sonst die Klassenspannung gegenüber derjenigen der anderen Billette in unbegründeter Weise verringert würde¹⁾. Immerhin ist das Verhältnis kleiner als im gewöhnlichen Verkehr und trägt damit dem Umstand Rechnung, dass der Inhaber eines Ferienbillets höherer Klasse oft einen Teil der Reise in niedrigerer Klasse ausführen muss²⁾.

Da die Bundesbahnen annahmen, dass das Ferienbillet im Interesse der verbilligten Ausflugsbillette, wie bis anhin das Ferienabonnement, auch künftig oft auf verhältnismässig kurze Entfernungen gelöst werden würde, verzichteten sie auf eine Mindestentfernung, und mit dem Einbezug der Taxe für den Ausflugsutschein in den festen Grundpreis sollte die Benützung des Ferienbillets besonders nach den zentralen Feriengebieten erleichtert werden. Ebenso wurde die Sperrfrist von 5 Tagen für die Vollendung des Rückweges fallen gelassen. Wegen der damit verbundenen Gefahr der Zweckentfremdung des Fahrausweises wurde die Sperrzone für Ausflugsfahrten grundsätzlich beibehalten, jedoch von 50 auf 40 km herabgesetzt. Um die Kumulation der Staffelemässigung des Ferienbillets mit jener des gewöhnlichen Verkehrs zu verhindern, werden für Ausflugsfahrten von über 150 Retour-km die Fahrpreise auch auf Grund des ungestaffelten km-Satzes berechnet.

Für die Jugendlichen, die im gewöhnlichen Verkehr die halbe Taxe geniessen, werden die Ferienbillette zu Fr. 1 für alle drei Klassen abgegeben unter Berechnung der gleichen Streckentaxen wie für Erwachsene. Die dadurch eingetretene Kürzung der Kinderermässigung wird durch den Familienbillettarif wieder etwas ausgeglichen.

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 57. Kommerziellen Konferenz vom 3. Juli 1947, S. 16 f.

²⁾ Beim Ferienbillet beträgt die Klassenspannung nur $1:1\frac{1}{3}:1\frac{2}{3}$, anstatt $1:1,4:2$.

Wie sich das Ferienbillet für Bahnen und Fremdenverkehr auswirkt, wird erst die Zukunft zeigen. Gegenüber dem zusammenstellbaren Billet 3. Klasse ist es bis 450 km Rundfahrt teurer, maximal 22%; dann aber billiger bis z. B. zu 26% bei 900 km. Gegenüber dem Ferienabonnement für 10 Tage beträgt die Erhöhung des Preises bei 300 km Rundfahrt 3. Klasse 19%, bei einem verlängerten für 17 Tage 0,9%. Für die Polsterklassen ist die Verteuerung bedeutend merkbarer, beträgt sie doch für 300 km Rundfahrt 2. Klasse 39%. Die Möglichkeit, dass bei grossen Entfernungen der Preis des Ferienabonnements geringer würde als der eines Retourbillets, besteht beim Ferienbillet infolge der Einführung des neuen Normaltaxschemas nicht mehr. Die Erhöhung macht für die 3. Klasse 11 bis 16% aus. Trotz diesen Preiserhöhungen glauben wir aber dem Ferienbillet eine gute Zukunft voraussagen zu können; es wird den Fremdenverkehr wie seine beiden Vorgänger sehr fördern.

Sechstes Kapitel

Der Ausländerrabatt

Der Ausländerrabatt oder die sog. Ausländerermässigung drängte sich hauptsächlich infolge der Abwertung des englischen Pfundes im Jahre 1931 auf, die den für die Schweiz äusserst wichtigen Reiseverkehr aus England sehr ungünstig beeinflusst hat. Durch einen von der Hotellerie verlangten Rabatt von 10% wurde versucht, diesen Folgen im Winter 1931/32 tunlichst zu begegnen. Andere Länder blieben aber in dieser Beziehung auch nicht müssig. Namentlich Deutschland und Italien schafften ihrerseits durch sehr grosse Ermässigungen ebenfalls für Ausländer bessere Verkehrsmöglichkeiten, die die Schweiz zwangen, diese tarifarische Massnahme auszubauen. Wie wir im ersten Kapitel ausgeführt haben, wurde dann aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen im Jahre 1933 der Rabatt auf 30% erhöht und im Sommer und Winter gewährt.

I. Die Bedingungen für die Gewährung des Ausländerrabattes

Bei dem am 15. Dezember 1931 in Kraft gesetzten und bis zum 29. Februar 1932 gültigen Ausländerrabatt wurde auf den im Ausland von Reisebureaux oder Bundesbahnagenturen verkauften schweizerischen Fahrausweisen für Hin- und Rückreise sowie für Rundreisen ab schweizerischen Grenzstationen eine Ermässigung von 10% eingeräumt, sofern die Reisenden den Nachweis erbringen konnten, dass sie mit einem Hotel des zu besuchenden Wintersport- oder Kurortes ein Pauschalarrangement für mindestens 7 Tage getroffen und vorausbezahlt hatten.

Die Bedingung des Abschlusses eines Pauschalarrangements mit einem Wintersporthotel im voraus führte jedoch zu Anständen, da viele Reisende sich nicht von vornherein binden wollten. Andererseits waren aber die Bundesbahnen der Ansicht, dass am Mindestaufenthalt von 7 Tagen festgehalten werden müsste. Sodann waren sie der Meinung, dass die ermässigten Billette nach allen Stationen der Schweiz ausgegeben werden sollten, da eine lückenlose Bezeichnung der Winterkurorte auf Schwierigkeiten stossen würde. Jedenfalls müssten die Kurorte im südlichen Tessin und am Genfersee mitberücksichtigt werden. Den Transportunternehmungen könnte es im Grunde gleichgültig sein, wo sich der Wintergast aufhalte. Die Bundesbahnen verkannten nicht, dass bei dieser Freizügigkeit die Ermässigung auch für Besuchsfahrten und Geschäftsreisen in Anspruch genommen werden könnte, massen aber diesem Umstand keine grosse Bedeutung zu, da auf einfachen Billetten und Generalabonnementen die Ermässigung nach wie vor nicht gewährt werden sollte¹⁾.

So wurde der Ausländerrabatt auf den 1. Dezember 1932 bis anfänglich zum 28. Februar 1933 mit einigen Abänderungen in Kraft gesetzt. Die Hinfahrt von der Grenzstation musste an dem in das Billet gestempelten ersten Geltungstag angetreten werden; die Rückfahrt von dem im Billet angegebenen Bestimmungsort, bei Rundreisen von dem vom Reisenden bezeichneten Aufenthaltsort, durfte frühestens am 8. Geltungstag gemacht werden. Nur für England wurde von diesen Anwendungsbestimmungen eine Ausnahme gemacht²⁾. Die Reisebureaux wurden ersucht, bei der Propaganda die Reisenden darauf aufmerksam zu machen, dass die schweizerischen Retour- und zusammenstellbaren Billette bereits ordentlicherweise um 20% ermässigt wären, so dass mit Ausnahme der Reisebureaufahrtscheine eine Gesamtermässigung von rund 30% in Betracht komme. Nachdem die für den Winterkur- und -sport-

¹⁾ Vgl. ein Schreiben der Bundesbahnen vom 1. November 1932 an die am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Verwaltungen. S. 6 ff.

²⁾ Da sich die Engländer im Winter fast ausnahmslos nach Wintersportorten begeben und daselbst gewöhnlich zwei und mehr Wochen aufhalten, sah man in England von der Ausgabe von ermässigten Billetten für andere Orte ab. Dafür konnte ohne besondere Kennzeichnung die Ermässigung gewährt werden, sofern feststand, dass sich der Reisende mindestens 7 Tage in einem schweizerischen Wintersportort aufzuhalten beabsichtigte.

verkehr günstige Witterung eigentlich erst Mitte Februar 1933 eingesetzt hatte, wurde auf dringende Gesuche die Frist bis zum 15. März 1933 ausgedehnt, um dadurch den Wintersportplätzen zu einer Nachsaison zu verhelfen.

Nachdem von den eidgenössischen Räten der Kredit für die Deckung der Hälfte des Ausfalls des nun auf 30 % erhöhten Ausländer-rabattes bewilligt worden war, wurde dieser auf den gleichen Grundlagen wie im Winter 1932/33 vom 1. Juli bis 15. September 1933 in Kraft gesetzt, wobei die Agenturen und Reisebureaux im Ausland nun für eine Gesamtermässigung von 30 bis 45 % Propaganda zu machen hatten.

Im Herbst 1933 wurde von den Bundesbahnen die Frage aufgeworfen, ob nicht die Ermässigung auch auf den *Gesellschaftsverkehr* ausgedehnt werden sollte; denn die Beschränkung auf Fahr- ausweise des Einzelverkehrs hatte wiederholt zu Beanstandungen geführt, da die ermässigten Einzelfahrpreise zum Teil billiger waren als die Fahrpreise für Gruppenfahrten. So erachteten es die Bundesbahnen als angezeigt, auf der ersten und zweiten Teilnehmer- stufe des Gesellschaftstarifs einen Ausländerrabatt von 15 % zu gewähren. Dieser Antrag wurde von den übrigen Verwaltungen angenommen und auf die Wintersaison 1933/34 hin in Kraft ge- setzt. Die Gesamtermässigung gegenüber den gewöhnlichen Fahr- preisen einfacher Fahrt machte bei den Gesellschaftsbilletten bis zu 55 %, bei den Familienbilletten bis zu 50 % aus.

Um den Reisenden, denen der Bezug der ermässigten Billette bei einer Bundesbahnagentur oder einem Reisebureau im Ausland nicht möglich war, die Vergünstigung ebenfalls zu sichern, wurden auch die wichtigsten Grenzstationen zur Ausgabe verbilligter Billette ermächtigt. Diese wurden aber dort nur an jene Reisenden abgegeben, die nachweisbar ihren ständigen Wohnsitz ausserhalb der Schweiz hatten. Die Lieferung ermässigter Billette durch aus- ländische Reisebureaux in die Schweiz war nachdrücklich unter- sagt. Infolge Beschwerden der Kantonsbehörden von Basel, Genf und Schaffhausen sahen sich die Bundesbahnen veranlasst, unter gewissen Bedingungen eine Erleichterung in bezug auf den Auf- enthalt in Grenzorten vorzusehen¹⁾. Bei der Prüfung der Frage,

¹⁾ So musste der Reisende, wenn er sich auf der Hinfahrt in schweize- rischen Grenzorten aufhalten wollte, vor Antritt der Reise in das Innere der Schweiz den Fahrausweis zur Abstempelung am Billetschalter des Grenz-

ob die ausserordentliche Fahrpreismässigung auch für weitere Fahrten im Innern der Schweiz gewährt werden sollte, kamen die Bundesbahnen zu einem ablehnenden Ergebnis

Ende 1934 wurden von den Bundesbahnen Verhandlungen aufgenommen zur *Herabsetzung der Mindestaufenthaltsdauer von 7 auf 6 Tage*. Sie begründeten dies damit, dass sich viele Reisen, namentlich Gesellschaftsreisen, nur auf eine Woche erstreckten, so dass, die Tage für die Hin- und Rückreise abgerechnet, nur 6 Tage in der Schweiz zugebracht werden könnten. Besonders von den niederländischen Reisevereinen würden oft für Leute, die nicht mehr als eine Woche Ferien hätten oder sich nicht eine längere Schweizerreise leisten könnten, sog. Wochen-Gesellschaftsreisen nach der Schweiz veranstaltet, für die der Ausländerrabatt bisher nicht gewährt werden konnte. Aber auch von zahlreichen Einzelreisenden, die ihre Ferien auf eine Woche beschränken müssten, wurde diese Regelung als unbillig empfunden. Da bei der Fristfestsetzung nicht die Verhältnisse bei den Bahnen, sondern die der Hotellerie für die Pauschalarrangements massgebend gewesen waren, diese aber ohnehin von 5 Tagen an verbilligte Pensionspreise abgeben, wurde auf den Beginn des Fahrplanjahres 1935/36 die Mindestaufenthaltsdauer auf 6 Tage herabgesetzt.

Von der *Ausrichtung der Ermässigung auf den kurzfristigen Generalabonnementen* war am Anfang deshalb Abstand genommen worden, weil für die Gewährung der Vergünstigung ursprünglich der Abschluss von Hotel-Pauschalarrangements erforderlich war, die aber für Inhaber von solchen Fahrausweisen naturgemäss nicht in Betracht kommen. Der Ausschluss dieser Abonnemente von der Vergünstigung hatte zur Folge, dass ihr Verkauf im Ausland stark zurückging¹⁾. An Stelle von kurzfristigen Generalabonnementen wurden meistens zusammenstellbare Billette mit Ausländerrabatt gelöst. Da die Bahnen durchschnittlich aus den kurzfristigen

bahnhofes vorzeigen und den Nachweis erbringen, dass er sich tatsächlich am Grenzzort aufgehalten hatte. Wünschte der Reisende aber auf der Rückfahrt, vor Ablauf der siebentägigen Frist, sich für die Restzeit in einem schweizerischen Grenzzort aufzuhalten, so hatte er für die zu früh zurückgelegte Strecke den vollen Fahrpreis zu bezahlen. Wenn er nachher einwandfrei nachweisen konnte, dass er sich tatsächlich im Grenzzort aufgehalten hatte, wurde ihm der nachbezahlte Betrag rückvergütet.

¹⁾ Der Rückgang von 1934 gegenüber 1930 machte bei den Stägigen Karten 50 %, bei den 15tägigen Karten 64 % aus.

Generalabonnementen höhere Einnahmen erzielten als aus den zusammenstellbaren Billetten¹⁾, hatten sie nach der Ansicht der Bundesbahnen ein Interesse daran, die Ermässigung auch auf diese Fahrausweise auszudehnen, da sie dann zweifellos in vermehrtem Mass gelöst würden. Weiter sollte diese Massnahme der Bekämpfung der Autokonkurrenz dienen, da die Inhaber solcher Fahrausweise wenig geneigt wären, zusätzliche Autofahrten mit erheblichen Mehrauslagen auszuführen, wenn sie beliebige Fahrten mit Bahn und Schiff machen könnten²⁾. Da aber die Privatbahnen aus den zusammenstellbaren Billetten einen grösseren Anteil als aus den kurzfristigen Generalabonnementen bezogen³⁾, lehnten sie vorerst den Antrag der Bundesbahnen ab. Diese befürchteten jedoch geradezu eine Ausschaltung dieses beliebten Fahrausweises im internationalen Verkehr und hoben ihre grosse Werbekraft hervor. Man einigte sich dann auf einen Kompromiss und gewährte vom Sommer 1935 an auf den 8- und 15tägigen Karten wie bei den Gesellschaftsbilletten nur 15% Ausländerrabatt. Im Mai 1936 beschloss der Bundesrat, gewisse Massnahmen zur Belebung des Fremdenverkehrs zu ergreifen. U. a. sollte der Ausländerrabatt auf den 8- und 15tägigen Generalabonnementen von 15 auf 30% erhöht werden. Um allfälligen Einwänden gegen diesen Vorschlag zu begegnen, übernahm der Bund für die Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember 1936 den aus der Erhöhung des Rabattes entstehenden Taxausfall ausnahmsweise voll, die Bahnen hatten also für diese Zeit nur 7½% des Rabattes zu tragen.

Um den anderen Ländern nicht nachzustehen und ins Hintertreffen zu geraten, stellte sich für die Schweiz im Winter 1934/35 die Frage, ob nicht die *Fahrpreiseremässigung für Ausländer während des ganzen Jahres* gewährt werden sollte. Nachdem von 1933 an

¹⁾ Im Sommer 1933 betrugen die Durchschnittseinnahmen aller Bahnen pro zusammengestelltes Billet mit Ausländerrabatt, unter Berücksichtigung der 15 %, die von den Bahnen übernommen werden mussten, Fr. 36.20, während die Einnahmen für alle Bahnen pro Generalabonnement, auch unter der Berücksichtigung der 15 %, folgende Beträge ausgemacht hätten: stägige Karten 2. Klasse Fr. 76.50, 3. Klasse Fr. 55.25, 15tägige Karten Fr. 106.25 bzw. Fr. 76.50 usw.

²⁾ Vgl. ein Schreiben der Bundesbahnen vom 12. Dezember 1934 an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement.

³⁾ So erhielt z. B. die Rhätische Bahn damals im Mittel aus einem stägigen Generalabonnement 3. Klasse Fr. 3.16, aus einem 15tägigen Fr. 4.38.

der Rabatt auch im Sommer zur Anwendung gelangte und nach und nach die Fristen etwas ausgedehnt worden waren¹⁾, vermochte die Massnahme dennoch nicht alle Verkehrsgebiete zu befriedigen. Scharfe Anfechtung erfuhr die Befristung der Vergünstigung besonders von den Verkehrsinteressenten des Tessins und des Genfersees. Diese wehrten sich immer wieder dagegen, dass ihre Hauptsaison im Frühling und im Herbst vom Ausländerrabatt ganz oder teilweise ausgeschlossen blieb. Mit Rücksicht auf Bedenken des eidgenössischen Amtes für Verkehr, das erneute Beschwerden im innerschweizerischen Verkehr befürchtete, musste dieser Vorschlag vorerst fallen gelassen werden. Da die Inkraftsetzung der Ermässigung erst auf Mitte Juni 1935 wiederum verschiedene Beschwerden zur Folge hatte, stellten die Bundesbahnen erneut den Antrag auf Ausdehnung der Vergünstigung auf das ganze Jahr. Nachdem die Schweiz nicht in der Lage war, dem Dumping der deutschen und italienischen Bahnen zu folgen, bestand nach der Ansicht der Bundesbahnen um so mehr ein Grund, die zeitliche Beschränkung der schweizerischen Begünstigung, die dem Grundsatz der Konkurrenzaufnahme mit anderen Ländern widersprach, fallen zu lassen. Nach Berichten der Bundesbahnagenturen hielt die Nichtgewährung der Ermässigung viele Reisende davon ab, die Schweiz im Frühling oder Vorsommer zu besuchen, da sie daraus den Schluss zögen, dass zu dieser Zeit in der Schweiz noch nichts los sei. Ausländische Reisebureaux wiesen darauf hin, dass sie nicht gut im Frühling höhere Fahrpreise verlangen könnten als im Sommer, zumal es sonst Regel sei, während der Vor- und Nachsaison niedrigere Preise anzusetzen als in der Hauptsaison. So wurde denn die Fahrpreiserermässigung für Ausländer vom Fahrplanjahr 1936/37 an *ganzjährig* gewährt.

Ein Gesuch der Swissair um *Gewährung des Ausländerrabattes auch für in Flugzeugen reisende Ausländer*, d. h. dass auch ab innerschweizerischen Flugplätzen nach einem Ferienort und zurück nach dem gleichen oder einem andern Flugplatz oder nach einer Grenzstation ermässigte Billette abgegeben werden sollten, hatte zuerst keinen Erfolg, wurde dann aber doch im Sommer 1936 gutgeheissen.

¹⁾ Befristung des Rabattes: 15. XII. 31–29. II. 32; 1. XII. 32–15. III. 33; 1. VII. 33–30. IX. 33; 15. XII. 33–15. III. 34; 15. VI. 34–15. X. 34; 15. XII. 34–15. IV. 35.

Schon im Jahre 1934 war wiederholt die Wahrnehmung gemacht worden, dass Reisende von Reisebureaux schweizerische Billette mit Ausländerrabatt von nördlichen nach südlichen Grenzstationen verlangten, indem sie als Aufenthaltsorte Genf, Lausanne, Montreux, Locarno, Lugano usw. angaben, dann aber nach der Ankunft daselbst sofort nach Savoyen oder Oberitalien weiterfuhren. In der umgekehrten Richtung, z. B. im Verkehr von Italien durch die Schweiz nach Deutschland und Frankreich waren ebenfalls *Missbräuche* festgestellt worden. Die Reisebureaux hatten wohl Weisung, bei der Ausgabe von Billetten von Grenze zu Grenze gewissenhaft darüber zu wachen, ob sich die Reisenden tatsächlich 7 Tage in der Schweiz aufhielten und in Zweifelsfällen die Ermässigung abzulehnen. Aber bis 1934 bot das Kontrollsystem keine genügende Handhabe, Missbräuche zu verunmöglichen¹⁾. Die Bundesbahnen waren nun der Ansicht, dass die Reisenden, die einen Aufenthalt in Grenzorten machen wollten, einer schärferen Kontrolle unterworfen werden sollten. So wurde im Sommer 1935 eine Vorschrift in Kraft gesetzt, dass, wenn ein Reisender bei Durchreise durch die Schweiz als Aufenthaltsort einen im Grenzgebiet gelegenen Ort angab, die Ermässigung erst nachträglich auf dem Rückerstattungsweg gewährt werden konnte, gegen Nachweis des nunmehrigen Mindestaufenthaltes von 6 Tagen in der Schweiz. Nach Berichten von Reisebureaux entstanden wegen diesen neuen Vorschriften wieder Anstände mit Reisenden, so dass schon 1936 eine Lockerung, und 1939 eine weitere Einschränkung durchgeführt werden musste²⁾, obwohl immer noch Missbräuche vorkamen³⁾. So

¹⁾ Wenn z. B. ein Reisender ein Retourbillet Basel–Lugano löste und im Zettel mit den Benützungsbestimmungen für den Rabatt, der jedem ermässigten Billet beigeheftet wurde, gestützt auf seine Angabe, Lugano als Aufenthaltsort bezeichnet wurde, so konnte er, ohne dass dies feststellbar war und verhindert werden konnte, von Lugano mit einem neuen Billet sofort z. B. nach Bellagio am Comersee weiterreisen und nach 7 Tagen oder später über Lugano nach Basel und über die Grenze zurückkehren.

²⁾ So wurden die Ausgabestellen 1936 ermächtigt, ermässigte Billette auch nach Kurorten in Grenzgebieten zu verabfolgen, wenn die Reisenden von vornherein für mindestens 6 Tage schweizerische Hotelgutscheine lösten oder wenn sie sich anders glaubhaft darüber ausweisen konnten, dass sie ihren Aufenthalt tatsächlich in der Schweiz zu machen beabsichtigten. 1939 wurden diese einengenden Vorschriften nur noch für die eigentlichen Grenzstationen, wie z. B. Basel, Chiasso usw. in Kraft gelassen.

³⁾ Ein typischer Missbrauch der Vergünstigung wurde im Winter 1937/38 von der Rhätischen Bahn aufgedeckt, als nämlich viele Reisende

erfuhr der Verkehr nach den grossen Fremdenverkehrszentren am Genfersee und im Tessin eine Erleichterung. Da den Reisenden aus Deutschland und Italien wegen Devisenvorschriften die Rückvergütung nicht mehr in der Schweiz ausbezahlt werden durfte, war diese Revision dringend notwendig.

II. Die Ergebnisse des Ausländerrabattes

Um die Bedeutung des Ausländerrabattes für Bahnen und Fremdenverkehr würdigen zu können, müssen wir die Ergebnisse des Ausländerrabattes kennen, die aus den Tabellen 13, 14 und 15 ersichtlich sind.

Ein bedeutender Anfangserfolg war dem schweizerischen Ausländerrabatt nicht beschieden, berührte er doch nicht einmal 10% des gesamten Winterverkehrs. So vermochte diese Massnahme den durch die wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten Verkehrsrückgang nur ganz unwesentlich zu verhindern. Zurückzuführen ist dies auf die mangelhafte und zu spät einsetzende Propaganda und auf die nicht rechtzeitige Lieferung von Hotelgutscheinen. Ausserdem braucht jede neue Massnahme eine gewisse Anlaufzeit. Im nächsten Winter gewann dann der Ausländerrabatt besonders einnahmelmässig erheblich an Bedeutung.

Trotz anhaltender Depression gingen im Sommer 1933 die Gesamteinnahmen und die Gesamtzahl der Reisenden nicht zurück, sondern stiegen um 17 bzw. ca. 13%, was fast ausschliesslich auf die Gewährung des nun 30%igen Rabattes zurückzuführen sein dürfte. Der erhöhte Rabatt machte sich auch im darauffolgenden Winter stark bemerkbar, erfuhr doch die Zahl der Rabattbenützer gegenüber dem Vorwinter eine Zunahme um 154%, während die Zahl der Reisenden ohne Rabatt um 34% abnahm, so dass bei der Gesamtzahl der Reisenden immerhin eine Vermehrung um 9% eintrat.

aus Deutschland mit ermässigten Billetten nach Zernez führen. Da Zernez kein Wintersportplatz ist, ging man der Sache nach und fand heraus, dass diese Reisenden sofort per Postauto bis zur Zollstation La Drossa weiterführen und zu Fuss durch das Val del Spöl nach dem italienischen Livignotal gingen, um dort Winterferien zu machen, worauf solchen Gästen «besondere Aufmerksamkeit» geschenkt wurde.

Die Gesamtergebnisse des Ausländerrabattverkehrs¹⁾

Tab. 13

Ausgabezeit	Personen			Einnahmen			Betrag der Er- mässigung
	im gesamten ²⁾	Reisende mit Rabatt		im gesamten ²⁾	aus ermässigten Billetten		
		Anzahl	in %		Fr.	Fr.	
W 1930/31	153 600 ⁴⁾	—	—	4 609 000	—	—	—
W 1931/32	91 500 ⁴⁾	5 685	6	2 636 000	238 839	9	26 926
S 1932	135 650 ⁴⁾	—	—	4 069 845	—	—	—
W 1932/33	91 671	20 744	23	2 689 352	1 083 120	40	120 347
S 1933	156 150 ⁴⁾	64 068	41	4 747 418	1 910 699	40	818 613
W 1933/34	99 545	52 995	53	2 955 190	1 528 153	52	630 385
S 1934	203 885	100 733	50	6 112 039	2 841 116	46	1 180 103
W 1934/35	195 105	84 844	43	5 832 667	2 409 012	41	1 992 049
S 1935	212 369	107 146	50	7 030 404	3 301 406	47	1 321 881
W 1935/36	125 671	80 203	64	4 780 212	2 209 646	46	865 052
S 1936	260 643	134 550	52	8 824 073	3 467 359	39	1 348 691
W 1936/37	282 684	144 012	51	9 830 501	4 245 768	43	1 695 401
S 1937	372 112	196 940	53	12 804 017	4 975 660	39	1 913 239
W 1937/38	268 718	137 848	51	10 296 499	4 142 753	40	1 612 647
S 1938	295 923	203 111	69	10 817 243	5 259 254	49	1 946 804
W 1938/39	250 135	135 987	54	8 673 255	3 882 659	45	1 557 081
S 1939	196 831	135 887	69	6 726 619	3 727 784	55	1 405 967
W 1939/40	27 993	8 474	30	1 203 832	273 100	23	117 129
S 1940	7 372	3 392	46	443 854	122 969	28	52 731
W 1940/41	18 749	5 361	29	740 724	193 163	26	82 785
S 1941	13 631	4 297	32	541 109	148 456	27	63 623
Total	3 359 937	1 630 944	50	116 263 873	45 960 916	40	17 766 354

Bis zum Winter 1935/36 ist überall eine Zunahme zu konstatieren, hingegen brachte diese Ausgabeperiode erstmals einen Rückschlag, an dem aber die Reisenden mit Rabatt nur zu 5% beteiligt waren gegenüber 59% der Reisenden ohne Rabatt. Im Sommer 1936 stiegen jedoch Frequenz und Einnahmen gegenüber dem Vorsommer weiter an. Infolge der Abwertung des Schweizerfrankens nahm der Verkehr aus dem Ausland gewaltig zu, wobei anfänglich die Reisenden ohne Rabatt den grösseren Anteil daran hatten. Der Sommer 1938 brachte den absoluten Höhepunkt des

¹⁾ Quelle: Übersichten über die ausserordentlichen Taxermässigungen und die bezüglichlichen Einnahmen aus dem Billetverkauf im Ferienverkehr Ausland-Schweiz.

²⁾ Die Anzahl der Personen im gesamten entspricht der Anzahl der total ausgegebenen Billette durch die Reisebureaux und Bundesbahnagenturen; der bahnamtliche Verkehr wurde weggelassen, da er in überwiegendem Masse lokaler Grenzverkehr ist.

³⁾ Ohne die Einnahmen aus dem bahnamtlichen Verkehr.

⁴⁾ Approximativ, von uns nach den Einnahmen geschätzt.

Ausländerrabattverkehrs, während im Winter 1938/39 der schon im Vorwinter zu beobachtende Rückgang anhielt. Die Unsicherheit der allgemeinen Lage machte sich stärker bemerkbar, und der Sommer 1939 stand schon im Zeichen des beginnenden zweiten Weltkrieges. Die weitere Entwicklung des Ausländerrabattes bis zu dessen Aufhebung im Herbst 1941 ist nicht mehr interessant.

Die Inanspruchnahme des Ausländerrabattes
von den Reisenden aus den verschiedenen Ländern vom

Tab. 14 Winter 1933/34 bis zum Winter 1939/40¹⁾

Herkunftsland der Reisenden	Personen			Einnahmen			Betrag des Rabattes	
	Anzahl Reisende mit Rabatt	Durch- schnitt- liche Inan- spruch- nahme in %	Anteil des Landes (%)	aus ermässigten Billetten (Fr.)	in % der Gesamt- ein- nahmen	Anteil des Landes %	Fr.	Anteil des Landes %
Deutschland . .	409 861	50	24,7	11 787 718	45	28,0	5 162 631	31,2
Österreich . . .	17 025	39	1,1	591 352	40	1,4	241 581	1,5
Italien	56 852	25	3,8	1 899 077	19	4,5	806 668	4,9
Frankreich . . .	229 952	49	15,4	6 032 873	43	14,4	2 499 985	15,1
Belgien	73 404	49	4,9	2 238 854	42	5,3	884 258	5,3
Holland	202 707	67	13,6	5 693 261	50	13,5	2 158 810	13,0
England	468 108	64	31,3	12 460 578	56	29,7	4 264 591	25,7
Skandinavien . .	8 775	26	0,6	286 234	21	0,7	119 480	0,7
Übriges Europa	18 482	37	1,2	605 410	24	1,4	244 595	1,5
Übersee	9 061	39	0,6	429 412	41	1,0	176 191	1,1
Total	1 494 227	44	100,0	42 024 769	38	100,0	16 558 790	100,0

Die Reisenden aus Holland nahmen durchschnittlich den schweizerischen Ausländerrabatt am meisten in Anspruch; an zweiter Stelle folgt England, dann Deutschland usw., während die Reisenden aus Italien an letzter Stelle stehen. In bezug auf den Anteil der einzelnen Länder an der mengenmässigen Beanspruchung steht England mit über 31% an der Spitze. Das zweithöchste Kontingent stellte Deutschland, es folgen Frankreich, Holland, Belgien, Italien usw. Bei den Einnahmen aus den ermässigten Billetten zeigt sich anteilmässig für die einzelnen Länder ungefähr das gleiche Bild, nur dass Deutschland, das auch hier an zweiter Stelle steht, ein wenig mehr, nämlich 28% der Einnahmen, lieferte,

¹⁾ Quelle: Übersichten über die ausserordentlichen Taxermässigungen und die bezüglichen Einnahmen aus dem Billetverkauf im Ferienverkehr Ausland-Schweiz.

gegenüber 25% bei der Anzahl der Reisenden. Die Deutschen machten also längere Reisen mit ermässigten Billetten in der Schweiz als die Engländer, die, im ersten Rang stehend, 30% der Einnahmen brachten. Diese Tendenz zeigt sich auch aus dem Anteil am Betrag der Ermässigung, wo Deutschland mit 31% die erste Stelle einnimmt. Prozentual am meisten Einnahmen aus den ermässigten Billetten in bezug auf die Gesamteinnahmen stammten aus England.

Anteil der verschiedenen Billetarten am Ausländerrabatt¹⁾

Tab. 15

Ausgabe- periode	Reise- bureau- fahrtscheine		Retour- billette		Kollektiv- billette		Anschluss- billette (Comple- mentary Tickets)		Zusammen- stellbare Billette		Kurzfristige General- abonne- mente		Total 100 %
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.
W 33/34	172 260	27	—	—	16 170	3	128 974	21	311 982	49	—	—	630 385
S 34	324 050	28	14 782	1	24 930	2	68 754	6	747 588	63	—	—	1 180 103
W 34/35	279 120	28	22 174	2	28 754	3	126 930	13	535 072	54	—	—	992 049
S 35	364 788	27	17 788	1	49 154	4	61 320	5	816 028	62	12 804	1	1 321 881
W 35/36	236 868	27	24 762	3	63 614	7	152 094	18	382 708	44	5 006	1	865 051
S 36	368 380	27	26 473	2	100 942	8	75 990	6	704 095	52	73 408	5	1 349 287
W 36/37	408 377	24	59 519	4	147 454	9	326 699	19	712 208	42	41 145	2	1 695 401
S 37	531 683	28	67 954	4	175 727	9	151 275	8	870 267	45	116 342	6	1 913 239
W 37/38	425 330	26	53 643	3	118 110	7	319 985	21	651 151	40	44 454	3	1 612 647
S 38	536 900	28	77 876	4	246 910	12	173 389	9	798 656	41	113 073	6	1 946 804
W 38/39	465 829	30	87 607	6	94 946	6	288 360	19	576 195	36	53 143	3	1 557 081
S 39	378 013	27	58 762	4	144 881	10	106 216	8	611 210	43	106 885	8	1 405 967

Am meisten in Anspruch genommen wurde der Ausländerrabatt bei den zusammenstellbaren Billetten. Im Durchschnitt der Ausgabeperioden stammten 48% der Gesamteinnahmen aus diesen ermässigten Billetten. An zweiter Stelle folgen die Reisebureau-fahrtscheine mit 27% im Durchschnitt. Bei den Anschlussbilletten, den sog. Complementary Tickets des Verkehrs England-Schweiz, ist ein Wechsel zwischen Sommer und Winter festzustellen. Im Sommer betrug ihr Anteil durchschnittlich nur 7%, während im Winter diese Billette zur gemeinsamen Hinfahrt an die Winter-sportorte sehr häufig gebraucht wurden. So kamen während der

¹⁾ Quelle: Übersichten über die ausserordentlichen Taxermässigungen und die bezüglichen Einnahmen aus dem Billetverkauf im Ferienverkehr Ausland-Schweiz.

Winteraushabepcrioden durchschnittlich 19% der Einnahmen von ihnen. Die Kollektivbillette mit einem durchschnittlichen Anteil von 7% zogen erst sehr spät etwas an, während die direkten Retourbillette Ausland-Schweiz mit nur 3% eine ganz untergeordnete Rolle spielten. Die kurzfristigen Generalabonnemente wurden im Sommer viel stärker gekauft als im Winter. Der höhere Rabattsatz vom Sommer 1936 an machte sich deutlich bemerkbar. Im Durchschnitt betrug aber ihr Anteil nur 4%.

III. Die Bedeutung des Ausländerrabattes für Bahnen und Fremdenverkehr

Während die Bundesbahnen anfänglich bei der Einführung des 10%igen Rabattes der Auffassung gewesen waren, dass das Opfer, das die Transportunternehmungen durch die Schaffung der Vergünstigung brächten, durch entsprechenden Mehrverkehr ausgeglichen würde, bezweifelten sie das nach der Bekanntgabe des ersten Jahresergebnisses¹⁾. Wie wir schon im ersten Kapitel ausgeführt haben, anerkannten sie indessen den propagandistischen Wert der Massnahme und machten von sich aus nochmals mit.

Nachdem sich dann, wie schon gesagt, der Bund aus volkswirtschaftlichen Gründen zur Deckung der Hälfte des Einnahmenausfalls bereit erklärt hatte, stimmten die Transportunternehmungen der Vorlage zu, da nach ihrer Ansicht die Vorteile: grosser propagandistischer Wert zur Förderung des Fremdenverkehrs und Verbesserung der Zahlungsbilanz, die Nachteile: Einnahmenausfall, Rückwirkungen auf die Begehrlichkeit des einheimischen Publikums usw., deutlich überwogen.

Nach dem Dafürhalten der Bundesbahnen durfte die Gewährung des Ausländerrabattes in den folgenden Jahren nicht eingestellt werden, da sich die Verhältnisse im internationalen Reiseverkehr noch nicht so gebessert hatten, dass man auf dieses Stimulierungsmittel verzichten konnte. Ferner fuhren die umliegenden Kon-

¹⁾ Vgl. die beiden Schreiben der Bundesbahnen vom 14. November 1931 bzw. vom 1. November 1932 an die am direkten Personenverkehr beteiligten Verwaltungen betreffend Fahrpreismässigung für den Wintertransportverkehr nach der Schweiz.

kurrenzländer mit ihren ähnlichen, aber viel massiveren Massnahmen fort¹⁾.

Nach der im Herbst 1936 erfolgten Abwertung des Schweizerfrankens sahen sich die Transportunternehmungen vor die Frage gestellt, ob der Ausländerrabatt weitergewährt oder aufgehoben werden sollte. Während sich die Fremdenverkehrsinteressenten unter Hinweis auf die Beibehaltung der Ausländerermässigungen durch die Konkurrenzländer und die allgemeine Werbekraft der Vergünstigung für die Weiterführung aussprachen, war die Mehrheit der Privatbahnen der Meinung, dass vom grundsätzlichen Standpunkt aus die Abschaffung verantwortet werden könnte. Da es aber damals nicht ausgeschlossen war, dass in den für den schweizerischen Fremdenverkehr in Betracht kommenden Herkunftsländern weitere Abwertungen folgen würden, sprachen sich die Bahnen mehrheitlich für die Beibehaltung des Ausländerrabattes für die Wintersaison 1936/37 aus.

Obwohl dann keine weiteren Valutaabwertungen mehr vor kamen, wollten die Bundesbahnen auf den Beginn des Fahrplanjahres 1937/38 den Antrag auf Aufhebung der Vergünstigung nicht stellen, da sie befürchteten, dass dies im Ausland nicht begriffen würde und den Eindruck erwecken müsste, es trete nun nachträglich in der Schweiz eine allgemeine Teuerung ein. Darauf dürfte man es aber nicht ankommen lassen, zumal der Fremdenverkehr nach der Schweiz noch keineswegs eine derartige Besserung erfahren hätte. So wurde beschlossen, die Vergünstigung einstweilen im Sommer 1937 weiter zu gewähren und die weitere Entwicklung des Fremdenverkehrs abzuwarten.

Die Abwertung hatte eine Steigerung des Reiseverkehrs aus dem Ausland und damit eine vermehrte Inanspruchnahme des Ausländerrabattes zur Folge, so dass der für das Fahrplanjahr 1936/37 von 1,5 auf 1,3 Mio Fr. herabgesetzte Bundesbeitrag zur Deckung der Hälfte des Taxausfalls nicht mehr genügte. Indessen nahm man für das Fahrplanjahr 1937/38, für das ebenfalls nur ein Kredit

¹⁾ Die Deutsche Reichsbahn gewährte für Ausländer eine Ermässigung von 60 %; die Italienischen Staatsbahnen hatten neben ihrer ordentlichen, für das ganze Land geltenden Ausländervergünstigung von 50 % eine 70 %ige Taxermässigung für Romfahrten an die faschistische Ausstellung eingeführt; Österreich erhöhte seine Ausländerermässigung für die Rückfahrt auf 60 %.

von 1,3 Mio Fr. bewilligt worden war, eine 50%ige Zunahme des Verkehrs an, so dass sich das Treffnis der Transportunternehmungen aus dem Taxausfall auf 65% erhöht hätte. Bei den Bahnen herrschte nun einhellig die Ansicht, dass ihnen nicht zugemutet werden könnte, auf die Dauer mehr als die Hälfte des Ausländerabattes zu tragen, und dass es Sache des Bundes sei, für den Fehlbetrag aufzukommen. Die Vergünstigung sei von den Bahnen nicht freiwillig, sondern auf Veranlassung der Bundesbehörden eingeführt worden, um im Interesse des Fremdenverkehrsgewerbes den Reiseverkehr aus dem Ausland zu beleben und damit die Zahlungsbilanz zu verbessern. Ausserdem seien die hauptsächlichsten Nutzniesser beim Fremdenverkehr nicht die Bahnen, sondern die Hotellerie und andere Verkehrsinteressenten, die aus den Fremdenverkehrseinnahmen 80 bis 90% zögen, während der Anteil der Bahnen nur 10 bis 20% betrage¹⁾. Für den Fall, dass der Bund die volle Hälfte des Taxausfalls nicht übernehmen sollte, wurden einschränkende Massnahmen erwogen, die aber nicht zur Ausführung kamen, obwohl das eidgenössische Finanz- und Zolldepartement einen Nachtragskredit ablehnte. So mussten die verbliebenen Fehlbeträge, wie dann auch die der nächsten Perioden, von den Bahnen übernommen werden:

Verteilung des Ausländerrabattes zwischen Bund und Bahnen
Tab. 16 in den Fahrplanjahren 1936/37 bis 1938/39²⁾

Fahrplan- jahr	Gesamtrabatt Fr.	Anteil des Bundes		Anteil der Bahnen	
		Fr.	in %	Fr.	in %
1936/37	3 044 092	1 300 000	43	1 744 092	57
1937/38	3 525 886	1 300 000	37	2 225 886	63
1938/39	3 503 885	1 400 000	40	2 103 885	60

Für das Fahrplanjahr 1939/40 wurde der Bundesbeitrag wieder auf 1,4 Mio Fr. festgesetzt. Die Bundesbahnen schätzten, dass damit, wie im letzten Jahr, nur rund 40% des Gesamtrabattes

¹⁾ Vgl. das Protokoll der 49. Kommerziellen Konferenz vom 9. Juni 1938, S. 63.

²⁾ Quelle: Protokolle der Kommerziellen Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und Verkehrsinteressenten.

gedeckt werden könnten. Sie waren aber der Ansicht, dass die Vergünstigung trotzdem im bisherigen Umfang gewährt werden müsste. Wie für die Konkurrenzländer liege auch für die Schweiz die eigentliche Bedeutung dieser Fahrpreismässigung zugunsten ausländischer Feriengäste in ihrer Werbekraft. Der Reisende frage vielfach nicht mehr nach dem Fahrpreis, sondern nach den Vergünstigungen, die ihm geboten werden. Er lasse sich häufig durch das Angebot eines Rabattes gewinnen, trotzdem es keinem Zweifel unterliege, dass die Vergünstigung auf den Gesamtfahrpreis, der für eine Reise nach der Schweiz ausgelegt werden müsse, oder gar auf die Gesamtauslagen für den Ferienaufenthalt bezogen, in den meisten Fällen nur eine untergeordnete Rolle spiele. Die Weitergewährung sei um so mehr gerechtfertigt, als die Bahnen der Konkurrenzländer ihr Verkehrsdumping in letzter Zeit nicht etwa abgebaut, sondern eher noch verstärkt hätten¹⁾.

Nach dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges stellte sich anfangs Februar 1940 die Frage, ob die ausserordentliche Fahrpreismässigung für Ausländer trotz den Kriegsereignissen weiter gewährt oder aufgehoben werden sollte. Da man damals allgemein mit einer kurzen Kriegsdauer rechnete und befürchtete, dass das Dumping dann sofort erweitert in Erscheinung treten würde, sprach man sich für eine Kontinuität dieser Massnahme aus, dies um so mehr, als bei dem geringen Fremdenverkehr sie die Transportanstalten wenig belastete. Weiter wollte man sich die Bundessubvention sichern, weil man befürchtete, dass bei einem Unterbruch nicht sofort wieder ein so hoher Beitrag bewilligt würde. Da dann der Voranschlag des Bundes für 1942 keinen Kredit mehr für die Fahrpreismässigung zur Belebung des Fremdenverkehrs enthielt, wurde der Ausländerrabatt auf den 1. November 1941 aufgehoben.

Aus allen diesen Ausführungen geht hervor, dass die *conditio sine qua non* für den Ausländerrabatt die Bundessubvention war. Eine Zusammenstellung dieser Kredite und die Beanspruchung derselben zeigt folgendes Bild:

¹⁾ So hielt Frankreich die erstmals während der Weltausstellung 1937 in Paris eingeführte Fahrpreismässigung von 40 % im Jahre 1938 aufrecht und machte sie zur ständigen Einrichtung. Im übrigen vgl. das Protokoll der 50. Kommerziellen Konferenz vom 23. Februar 1939, S. 16.

Bundeskredite und Bundesbeiträge für die Fahrpreismässigung für Ausländer¹⁾

Tab. 17

Fahrplanjahr	Bundeskredit Fr.	Bundesbeitrag Fr.
1933/34	1 000 000	724 499
1934/35	1 500 000	1 096 874
1935/36	1 500 000	1 157 132
1936/37	1 300 000	1 300 000
1937/38	1 300 000	1 300 000
1938/39	1 400 000	1 400 000
1939/40	1 400 000	765 075
1940/41	800 000	67 758
1941/42	400 000	31 812
Total der Bundesbeiträge.		7 843 150

Der Bund wendete also für diese Tarifmassnahme im ganzen über 7,8 Mio Fr. auf und löste damit indirekt einen Reisendenstrom von über 1,6 Mio Personen nach der Schweiz aus, während er für eine ähnliche Massnahme, für die Benzinpreismässigung für Ausländer²⁾, einen Betrag von 2,6 Mio Fr. ausgab und damit über

1) Quelle: Protokolle der Kommerziellen Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten.

2) Die *Benzinpreismässigung für Ausländer* geht auf ein Postulat des *Hotelplans* vom Mai 1935 zurück. Bei einem Mindestaufenthalt von 5 Tagen sollte ausländischen Automobilisten verbilligtes, blau gefärbtes Benzin verabreicht werden, zwecks Schaffung zusätzlichen Verkehrs. Die Oberzolldirektion prüfte diesen Vorschlag in positivem Sinne. Da im Juni 1935 der Benzin Zoll erhöht wurde und dadurch der Benzinpreis der Schweiz nahe an die Preislage der Nachbarländer herangerückt war, wurde eine im Interesse des Fremdenverkehrs gelegene Zollerleichterung auf Benzin für Ausländer analog der besonderen Fahrpreismässigung als gerechtfertigt angesehen.

Durch den Bundesratsbeschluss vom 28. Juni 1935 hatten alle im Ausland niedergelassenen Automobilisten und Motorradfahrer, die sich mit ihren eigenen Motorfahrzeugen zu einem mindestens 3 Tage dauernden, ununterbrochenen Aufenthalt als Feriengäste nach der Schweiz begaben, Anspruch auf den Bezug von verbilligtem Benzin bis zu einer Höchstmenge von 300 l. Zuerst betrug die Zollrückvergütung 6 Ct./l, was aber noch keinen genügenden Anreiz bot. So wurde die Ermässigung im Juni 1936 auf 13 Ct./l erhöht, was einem Rabatt von 30 % entsprach, d. h. der Benzinpreis für Ausländer sollte immer 30 Ct. betragen. Bei der allgemeinen Benzinpreiserhöhung vom Juli 1937 stellte sich die Ermässigung sogar auf 33 1/3 %. Diese Massnahme, die zuerst zeitlich befristet war, wurde in der Folge fortlaufend verlängert, auch nach der Abwertung, da 58 % der provisorisch eingeführten Motorfahrzeuge aus Frankreich stammten. Als nach

190 000 Motorfahrzeuge für den Besuch der Schweiz gewann, was vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus als ein Erfolg bewertet werden kann.

Bei der Beurteilung der Bedeutung des Ausländerrabattes für die Transportunternehmungen könnte man der Ansicht sein, dass

Ausbruch des zweiten Weltkrieges die ausländischen Automobilisten gänzlich ausblieben, wurde die Massnahme auf den 31. Mai 1941 aufgehoben.

Die Ergebnisse der Benzinpreismässigung für Ausländer:

Jahr	Motorfahrzeuge: Total	Begünstigte Motorfahrzeuge	in %	Betrag der Rückerstattung Fr.	Durchschnitt pro Fahrzeug Fr.
1934	267 294	—	—	—	—
1935	242 185	25 019	10	158 942	6.35
1936	262 455	37 587	14	517 735	13.77
1937	307 215	49 242	16	808 112	16.41
1938	432 295	44 496	10	634 939	14.27
1939	248 888	34 684	14	462 417	13.35
1940	11 727	583	5	9 072	15.56
1941	3 008	21	—	291	13.86
	1 507 773	191 596	13	2 591 508	13.37

Trotz der Einführung der Benzinpreismässigung nahm 1935 die Zahl der provisorisch eingeführten Motorfahrzeuge gegenüber 1934 um 9 % ab. Ohne Rabattgewährung wäre dieser Rückgang zweifellos grösser gewesen. Von 1935 auf 1936 ist bei der Gesamtzahl eine Zunahme um 20 270 Einheiten oder um 8 % zu konstatieren. An dieser Zunahme waren nun die «begünstigten Fahrzeuge» zu 63 % beteiligt. Der Höhepunkt dieser Massnahme wurde 1937 überschritten. Prozentual nahmen nur wenige Automobilisten, im Durchschnitt nur 13 %, die Vergünstigung in Anspruch. Dies ist vor allem dem Umstand zuzuschreiben, dass sie erst bei einem Mindestaufenthalt von 3 Tagen gewährt wurde, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer pro Automobilgast betrug aber z. B. 1937 nur 2,4 Tage.

Die Hauptwirkung der Benzinpreismässigung für Ausländer lag, wie diejenige der besonderen Fahrpreismässigung, auf psychologischem Gebiet. In der Auslandspropaganda der Schweiz spielte sie ebenfalls eine grosse Rolle. Trotz ihrem geringen Umfang erfüllte sie unserer Ansicht nach doch ihren Hauptzweck: die Förderung des schweizerischen Fremdenverkehrs. Wenn auch nicht alle 192 000 ausländischen Automobilisten und Motorradfahrer, die die Begünstigung beanspruchten, als zusätzliche Feriengäste bezeichnet werden können, so dürften doch diejenigen, die durch den Rabatt gewonnen werden konnten, mit ihren Angehörigen oder Mitfahrern so grosse zusätzliche Einnahmen gebracht haben, dass sich die Zollrückerstattung gelohnt hat: denn es darf wohl angenommen werden, dass mehr als 7½ % der 192 000 Benützer als zusätzliche Gäste betrachtet werden dürfen (7½ % von 192 000 = 14 400 Motorfahrzeughalter ÷ 14 400 Mitfahrer = 28 800 Personen à 3 Tage à Fr. 30 = Fr. 2 592 000).

der in Tabelle 13 angegebene Betrag der Ermässigung für die Bahnen einen effektiven Verlust an Einnahmen bedeutete, gemildert allerdings durch die Bundessubventionen. Besonders als zum Anteil des Bundes für den Sommer 1936 von Fr. 674 345 ein infolge der Abwertung erhöhter Anteil vom Winter 1936/37 im Betrag von Fr. 847 700 dazukam, zusammen demgemäss Franken 1 522 045, während der Kredit nur Fr. 1 300 000 betrug, die Bahnen also zusätzlich Fr. 225 045 zu übernehmen hatten, läge eine negative Beurteilung der Ausländerermässigung für die Transportunternehmungen nahe. Dem Ausfall auf dem tarifmässigen Fahrpreis darf nun unseres Erachtens im allgemeinen keine zu grosse Bedeutung beigemessen werden; denn es ist dies nur ein fiktiver Einnahmenverlust, solange auf der anderen Seite eine effektive Gesamteinnahmenvermehrung zu verzeichnen ist, die ohne den Rabatt nicht erreicht worden wäre. Es ist eine Frage für sich, ob im Moment der Abwertung, wo eine Aufhebung des Ausländerrabattes möglich und verständlich gewesen wäre, diese sich für die Bahnen vorteilhaft ausgewirkt hätte.

Nehmen wir einmal an, der Rabatt wäre nicht mehr gewährt worden, so hätten die 138 672 Reisenden vom Winter 1936/37 mit gewöhnlichen Billetten gleichwohl eine Einnahme von Fr. 5 584 733 gebracht, also 21% mehr als im Winter 1930/31. Von den 144 012 Reisenden mit ermässigten Billetten, die ohne Rabatt pro Billet durchschnittlich Fr. 41.25 bezahlt hätten, wären zweifellos nicht mehr alle in die Schweiz in die Ferien gekommen. Es ist aber sehr schwierig, abzuschätzen, wie viele Reisende zu Hause, d. h. im eigenen Land, geblieben oder in ein anderes Konkurrenzland der Schweiz gefahren wären. Bei einer Frequenzeinbusse von 29%, d. h. rund 41 000 Personen weniger, wären die Gesamteinnahmen, da die anderen 103 000 Personen eben den vollen Fahrpreis hätten bezahlen müssen, ungefähr gleich gross geblieben, allerdings ohne Berücksichtigung der Bundessubvention von ca. Fr. 600 000, die die Verwaltungen dann natürlich auch nicht mehr bekommen hätten. Damit sie dennoch im gesamten um keine effektive Einnahmeneinbusse gekommen wären, hätte nur eine Frequenzverminderung von 18% stattfinden dürfen, d. h. es hätten nur 26 000 Gäste weniger kommen dürfen, wobei von den anderen 118 000 Personen eine Mehreinnahme von Fr. 625 000 hätte erwartet werden müssen. Wenn man nun die Frequenzeinbusse auf

über 26 000 Personen einschätzt, so wäre die Aufhebung des Rabattes für die Verwaltungen ein Verlust gewesen, im anderen Fall ein Gewinn.

Ob der Ausländerrabatt im gesamten für die Bahnen ein Erfolg war oder nicht, ist unserer Ansicht nach ebenfalls eine Ermessensfrage. Der volle Billetpreis pro Reisenden mit Ausländerrabatt betrug durchschnittlich Fr. 39, wobei der Rabatt ungefähr Fr. 11 ausmachte. Nimmt man nun an, der Ausfall bei Nichtgewährung hätte mehr als 15% betragen, d. h. dass im ganzen über 244 600 Personen weniger in die Schweiz gekommen wären, so hätte sich für die Verwaltungen eine effektive Mindereinnahme ergeben; im anderen Fall wäre für sie die Nichtgewährung rentabler gewesen¹⁾.

Wenn auch der Erfolg des Ausländerrabattes für die Transportunternehmungen bestritten werden kann, so dürfen wir nicht vergessen, dass er in erster Linie aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen eingeführt worden war. Jeder Reisende aus dem Ausland, der durch die Gewährung des Ausländerrabattes der Schweiz gewonnen oder erhalten werden konnte, bedeutete zusätzliche Einnahmen für die gesamte Volkswirtschaft. Indem die Ermässigung nur bei einem 7- bzw. 6tägigen Aufenthalt gewährt wurde, waren diese Einnahmen nicht unbedeutend, so dass mit einem Rabatt von ca. Fr. 11 ungefähr das sechzehnfache dieses Betrages in der Schweiz umgesetzt wurde. So ist es eben nicht gleich, ob 244 000 Gäste mehr oder weniger in die Schweiz kamen, machte das doch bei durchschnittlichen Aufenthaltskosten des Auslandgastes von Fr. 30 pro Tag²⁾ eine Einnahmenvermehrung von fast 44 Mio Fr. aus. Wenn auch wahrscheinlich nicht sehr oft die Ausführung einer Reise in die Schweiz direkt von der Gewährung des relativ kleinen Betrages des Rabattes abhängig gemacht worden war, wirkte doch die Tatsache, dass ein Rabatt gewährt wurde, psychologisch günstig auf die Reisenden. Vor allem spielte der Ausländerrabatt in der Auslandspropaganda der Schweiz eine grosse Rolle, indem dadurch den tarifarischen Lockmitteln anderer Länder etwas Ähnliches entgegengestellt werden konnte.

¹⁾ Effektive Einnahmen der Transportunternehmungen aus ermässigten Billetten: 46,0 Mio Fr. + 7,8 Mio Fr. Bundessubvention = 53,8 Mio Fr. 1 386 300 Reisende (1 630 900 — 244 600) à Fr. 39 = 53,8 Mio Fr.

²⁾ Vgl. *Gölden*, a. a. O. S. 226.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass der Ausländerrabatt seine Aufgabe, der Schweiz vermehrt ausländische Gäste zuzuführen und ihrer Abwanderung in andere Fremdenverkehrsgebiete vorzubeugen, im grossen und ganzen gut erfüllt hat. Besonders bis zur Abwertung war er für die schwer darniederliegende Hotellerie eine wertvolle Hilfe. Im Moment der Abwertung hätte unserer Ansicht nach seine Aufhebung verantwortet werden können, da infolge dieser für die grosse Mehrzahl der ausländischen Gäste eine Schweizerreise sowieso um 30% billiger zu stehen kam. Nachher, z. B. im Sommer 1937, hätte dann die Sistierung für diejenigen Reisenden, die schon im Winter 1936/37 mit dem Ausländerrabatt in die Schweiz gekommen waren, wieder eine Verteuerung bedeutet. Die Hauptwirkung der Ausländerermässigung lag auf psychologischem Gebiet, wo er half, dem Ruf der «teuren Schweiz» entgegenzutreten. Ausserdem konnte man mit ihm den Dumping-Fahrpreisen von Italien und Deutschland etwelche Konkurrenz machen. Sein Hauptnachteil lag in der differentiellen Behandlung der in- und ausländischen Reisenden.

Nachdem nun im Herbst 1941 der Rabatt aufgehoben worden ist, fragt es sich, ob zu gegebener Zeit wieder an seine Inkraftsetzung gedacht werden soll oder nicht. Eine solche Massnahme wäre nur direkt erforderlich, wenn unsere Nachbarländer wieder ihre Dumping-Fahrpreise einführen würden¹⁾. Es ist aber zu hoffen, dass es unter den Fremdenverkehrsländern auch einmal zu einer Verständigung über Tariffragen kommen und von einer übertriebenen Rabattgewährung abgesehen werde. Da die Hauptwirkung des Ausländerrabattes auf psychologischem Gebiet lag und das Publikum nach wie vor Ermässigungen wünscht, sind unserer Ansicht nach bescheidene Rabatte zu gewähren, zumal diese auch für die Bahnen kommerziell nicht uninteressant sind. Wir denken dabei nicht an eine Wiedereinführung eines besonderen Ausländerabattes, sondern mehr an Fahrpreiseremässigungen allgemeiner Natur, um den Hauptnachteil des Ausländerrabattes, die Benachteiligung der inländischen Reisenden, zu vermeiden. Mit der Umgestaltung des Ferienabonnements zum Ferienbillet, das sich auch für den internationalen Verkehr eignet und dem ausländischen Gast

¹⁾ Im Sommer 1946 machte Jugoslawien mit Ausländerrabatten wieder den Anfang, indem es seine 50 %ige Ermässigung auf Rückreisen für Ausländer wieder in Kraft setzte.

sehr nützlich sein wird, sind unserer Ansicht nach die schweizerischen Transportunternehmungen auf dem rechten Weg. Das Ferienbillet kann gut die Hauptfunktion des Ausländerrabattes, nämlich die psychologische Wirkung, ausüben. Andere Staaten müssen in dieser Massnahme auch keinen Grund erblicken, ihrerseits nun wieder Dumping-Tarife einzuführen. Wenn es doch so weit kommen sollte, so könnte die Schweiz als Gegenmassnahme einfach auf dem festen Grundpreis des Ferienbillets einen besonderen Ausländer-rabatt gewähren.

Schlussbetrachtungen

Im dritten, vierten und fünften Kapitel unserer Arbeit haben wir eine sehr weitgehende Differenzierung der Tarife aufgezeigt, die ihren Grund hauptsächlich in der Begünstigung des ungebundenen Fremdenverkehrs, des «Kann»-Verkehrs, hat. Wie aus Tabelle 18 ersichtlich ist, wurden aber bei den Bundesbahnen im Durchschnitt der letzten 20 Jahre nur rund 6% des Gesamtpersonenverkehrs mit diesen Billetten befördert, die aber fast 21% der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr einbrachten, während ca. 35% des Gesamtverkehrs sich zur normalen Taxe abwickelte, was fast 55% der Gesamteinnahmen ausmachte.

Wie wir schon weiter oben angedeutet haben, werden besonders die Retourbillette, in geringerem Umfang auch die gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt, in Ermangelung anderer Billette oder aus sonstigen Gründen, für Reisen im Rahmen des ungebundenen Fremdenverkehrs gebraucht: Darum führen wir in Tabelle 19 die Ergebnisse des Verkehrs der Bundesbahnen aus diesen Billetten noch an.

Die Aufteilung des Retourbilletverkehrs in «Muss»- und «Kann»-Verkehr ist sehr schwierig und erforderte eine genaue Verkehrsanalyse. Es kann dies nicht unsere Arbeit sein. Einen gewissen Anhaltspunkt gibt immerhin die Aufhebung der Retourbillette im ersten Weltkrieg und ihre Wiedereinführung im Jahre 1924. Bei der Aufhebung war eine Frequenzeinbusse von 20%, bei der Wiedereinführung eine Verkehrsvermehrung von ca. 15% zu konstatieren. Der «Kann»-Verkehr würde also nur ein Fünftel ausmachen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass sich in den letzten 20 Jahren besonders der Ferienverkehr der Inländer in sehr starkem Mass entwickelt und zur gewaltigen Steigerung des

Die durchschnittlichen prozentualen Anteile der
verschiedenen, hauptsächlich für den Fremdenverkehr geschaffenen
Tarife und der übrigen Tarife bei den *Bundesbahnen*¹⁾

Tab. 18

Billette	Anzahl Jahre im Durch- schnitt	Anteil in % am Gesamt- personenverkehr	Anteil in % an den Gesamt- einnahmen aus dem Personenverkehr
Feste Rundfahrtbillette.	20	0,4	1,8
Zusammenstellbare Billette	20	0,6	2,1
Internationale zusammenstellbare Billette .	15	0,1	0,7
Reisebureaufahrtscheine	20	0,5	4,2
Sonntagsbillette	14	3,1	5,7
Kollektivbillette ²⁾	20	1,4	3,7
Familienbillette	16	0,1	0,3
Generalabonnemente für 8 Tage.	18	0,1	0,2
Generalabonnemente für 15 Tage	20	0,1	0,3
Zusatzkarten	20	0,0	0,1
Ferienabonnemente.	7	—	1,5
Total für den Fremdenverkehr begünstigte Billette		6,4	20,6
Einfache Billette.	20	7,0	16,2
Retourbillette	20	28,2	38,4
Total Billette zur normalen Taxe		35,2	54,6
Langfristige Generalabonnemente	20	2,0	5,3
Abonnemente für halbe Billette	20	—	0,3
Streckenabonnemente.	20	48,4	8,2
Übrige Verkehre	20	7,0	11,0
Total übrige Billetarten		57,4	24,8
Total		100,0	100,0

Retourbilletverkehrs das seinige beigetragen hat. So kann man heute gut mit einem Anteil von mehr als einem Drittel rechnen. Infolge der längeren Distanzen dieser Fahrten dürfte der ungebundene Fremdenverkehr mehr als die Hälfte der Einnahmen der von den Bundesbahnen ausgegebenen Retourbillette gebracht haben. Die übrigen zwei Drittel des Retourbilletverkehrs der Hauptbahn der Schweiz sind dem «Muss»-Verkehr zuzuschreiben; zum Teil ist es gebundener Fremdenverkehr, zum Teil Geschäftsverkehr.

¹⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

²⁾ Die Kollektivbillette für Schulen mit einem durchschnittlichen Anteil von 0,8 % am Gesamtpersonenverkehr und 0,8 % an den Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr der SBB sind bei den übrigen Verkehren enthalten.

Die Ergebnisse des Verkehrs aus einfachen Billetten und des Retourbilletverkehrs der Bundesbahnen¹⁾

Tab. 19

Jahr	Billette einfacher Fahrt					Retourbillette				
	Personen			Einnahmen		Personen			Einnahmen	
	Anzahl	in % des Gesamt- verkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamt- ein- nahmen der SBB	Anzahl	in % des Gesamt- verkehrs der SBB	Index 1925 = 100	Fr.	in % der Gesamt- ein- nahmen der SBB
1913	7 092 688	8	55	23 746 238	28	41 724 860	46	123	36 246 810	43
1920	39 245 280	46	308	95 753 139	78	—	—	—	—	—
1923	39 715 194	46	312	90 528 543	71	—	—	—	—	—
1924 ²⁾	45 659 315	47	359	89 400 821	68	—	—	—	—	—
1925	12 716 685	12	100	36 067 749	26	33 904 926	33	100	55 724 066	40
1926	11 058 587	11	86	32 374 382	24	35 091 260	34	103	58 008 260	42
1927	10 789 990	10	84	30 951 583	22	36 669 938	32	108	60 342 232	42
1928	11 176 612	9	87	32 711 091	22	37 405 940	31	110	62 609 433	41
1929	10 966 020	9	86	31 939 405	20	39 439 902	31	116	66 253 249	42
1930	11 274 889	9	88	32 530 009	20	40 079 684	31	118	67 386 954	42
1931	10 996 810	9	86	30 200 468	20	38 384 518	31	113	65 476 534	43
1932	10 160 124	9	79	27 575 153	21	36 509 760	31	108	57 937 373	42
1933	9 527 989	8	74	23 419 099	17	33 032 516	29	97	52 917 833	39
1934	9 513 383	8	74	21 968 509	16	30 050 740	26	89	47 340 160	36
1935	9 157 926	8	72	22 087 756	18	29 102 430	26	86	43 075 520	34
1936	8 190 344	8	64	19 466 815	16	28 079 656	26	83	40 733 151	34
1937	8 381 722	7	65	19 866 273	15	28 172 020	25	83	42 490 611	32
1938	8 241 231	7	64	20 065 123	15	28 020 410	24	83	42 459 421	32
1939	8 222 616	7	64	19 335 076	15	28 122 338	24	83	40 059 691	30
1940	9 112 800	7	71	21 681 952	16	32 142 860	26	95	47 843 398	35
1941	9 892 848	7	77	25 586 947	16	37 865 486	26	112	58 436 553	36
1942	9 578 920	6	75	21 729 647	12	43 672 324	28	129	71 812 830	41
1943	10 529 300	6	82	21 284 671	11	49 614 204	28	146	78 587 480	41
1944	10 800 721	6	84	24 280 508	11	54 714 014	29	161	88 002 719	40
1945	10 361 109	5	81	23 031 625	9	61 323 844	30	181	105 961 371	42
1946	9 745 367	5	77	28 411 050	11	61 044 478	30	180	111 583 047	43

Wie wir schon im zweiten Kapitel kurz angeführt haben, dienen die zur Förderung des Fremdenverkehrs geschaffenen Tarife nicht nur dem ungebundenen Fremdenverkehr, sondern auch mehr oder weniger anderen Verkehrsarten, so dürfen wir denn nicht einfach diesen gesamten Verkehr und die daraus resultierenden Einnahmen als zusätzlich betrachten. Während bei einzelnen Billetarten die Zuteilung ohne weiteres gegeben ist, ist sie bei anderen schwieriger zu beurteilen. Aus der durchschnittlichen

¹⁾ Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

²⁾ Die Retourbillette sind in diesem Jahre noch bei den einfachen Billetten miteingeschlossen und nicht separat ausgeschieden worden.

Reise- oder Beförderungsweite, mit der eine Person mit einer Billetart befördert wurde, sind Anhaltspunkte über den tatsächlichen Verwendungszweck der einzelnen Billetarten zu erkennen.

Durchschnittliche Beförderungsweite auf 1 Person
mit den verschiedenen Billetarten bei den *Bundesbahnen*
in den Jahren 1938, 1941 und 1945¹⁾.

Tab. 20

Billetart	1938 (km)	1941 (km)	1945 (km)	Im Durch- schnitt 1938-1945 (km)
Feste Rundfahrtbillette	121,27	79,43	67,57	87,41
Streckencoupon, zusammenstell- bare Billette	63,46	57,93	55,32	58,36
Streckencoupon, internationale zusammenstellbare Billette . .	103 53	130,93	—	105,05
Streckencoupon, Reisebureau- fahrtscheine	108,29	101,03	107,56	106,06
Sonntagsbillette	48,62	54,22	59,78	52,84
Gesellschaftsfahrten	96,47	84,84	104,26	80,24
(davon Extrazüge und Gesell- schaftsreisen)	96,27	124,50	148,73	112,95
Familienbillette	89,17	69,39	60,84	72,95
Einfache Billette	31,09	30,46	20,50	26,08
Retourbillette	23,68	23,99	27,22	24,39

Die meisten der «Ausnahmetarife» könnten ihrer durchschnittlichen Entfernung nach ganz dem ungebundenen Fremdenverkehr zugeschrieben werden, da in diesem jeweils – vielleicht ausgenommen ein gewisser lokaler Ausflugsverkehr – grössere bis grosse Distanzen zurückgelegt werden, im Gegensatz zum übrigen Verkehr, der in überwiegender Masse Lokalverkehr ist, seien es Besuchs- oder Geschäftsfahrten. Zum allergrössten Teil werden die «Ausnahmetarife» auch tatsächlich vom ungebundenen Fremdenverkehr beansprucht. Es liegt z. B. in der Natur der festen Rundfahrtbillette, dass sie vom Erholungs- und Vergnügungsverkehr benützt werden; denn sie werden ja nur von bestimmten Stationen für besondere, meistens touristisch interessante Relationen herausgegeben. Der Durchschnitt von 87 km oder rund 44 Retour-km lässt auf mittlere Ausflüge schliessen. Besonders vor dem zweiten Weltkrieg dürften sie auch in geringem Masse, hauptsächlich von

1) Quelle: Statistische Jahrbücher der Bundesbahnen.

Ausländern, für den Ferienverkehr benützt worden sein. Bei den zusammenstellbaren Billetten spielte die durchschnittliche Beförderungsweite insofern keine Rolle, als sie nur für eine Mindestentfernung von 300 km ausgegeben wurden. Sie dienten damit vor allem dem Ferienverkehr, zum Teil auch dem Heilungsverkehr, den wir zum gebundenen Fremdenverkehr zählen. Dasselbe ist von den internationalen zusammenstellbaren Billetten und den Reisebureaufahrtscheinen zu sagen. Letztere sind zwar an keine Mindestentfernung gebunden, bieten aber ausser der langen Gültigkeitsdauer ja auch keine weitere Ermässigung. Bei den Sonntagsbilletten beträgt die durchschnittliche Beförderungsweite fast 53 km, und zwar Retour-km, ist also beträchtlich. Dies ist einerseits auf den Mindestpreis, anderseits auf die Ausgabebeschränkung auf die Wintermonate zurückzuführen, indem im Winter der Ausflugs- und Wochenendverkehr, der diese Billette überwiegend beansprucht, sich als Sportverkehr über längere Distanzen abspielt. In geringerem Masse werden die Sonntagsbillette auch vom gebundenen Fremdenverkehr, hauptsächlich dem Besuchsverkehr, den wir zum Kulturverkehr rechnen, beansprucht. Sodann kann bis zu einem gewissen Grade der Geschäftsverkehr diese Vergünstigung missbrauchen. Mit den Kollektivbilletten wird hauptsächlich der Ausflugs- und Passantenverkehr bedient. Bei einem Durchschnitt von ca. 40 Retour-km dürften ebenfalls die mittleren Ausflüge vorherrschen. Mit einem Durchschnitt von über 56 Retour-km kommt bei den Extrazügen und Gesellschaftsreisen ihre teilweise Benützung für den Ferienverkehr zum Ausdruck. Die Familienbillette weisen eine durchschnittliche Beförderungsweite von rund 36 Retour-km auf, dürften also für kürzere Ausflüge und auch für Besuchsfahrten benützt worden sein.

Bei den hier angeführten Billetarten kann der «Muss»-Verkehr also nur in geringem Mass beteiligt sein, im Gegensatz zu den Retourbilletten, bei denen der Lokalverkehr auf die Beförderungsweite sehr stark drückt, so dass sie nur 24 Retour-km beträgt. Indem aber mit den Retourbilletten auch alle kurzen Ausflüge gemacht werden, dürfte unsere weiter oben angegebene Schätzung dennoch ungefähr stimmen. Hingegen ist aus der durchschnittlichen Distanz von 26 km bei den einfachen Billetten, die immerhin – da die allermeisten Reisenden doch auch wieder zurückfahren – 52 Retour-km ergibt, auf eine mehr oder weniger grosse Beteiligung

des ungebundenen Fremdenverkehrs an dieser Billetart zu schliessen. Früher war dies noch ausgeprägter der Fall. Wir nehmen aber an, dass sich die Fahrten und Einnahmen dieses «Kann»-Verkehrs mit gewöhnlichen Billetten einfacher Fahrt und die Fahrten und Einnahmen des «Muss»-Verkehrs der Sonntags-, Familien- und zusammenstellbaren Billette sowie der kurzfristigen Generalabonnemente usw. ungefähr ausgleichen.

Der *zusätzliche Verkehr* bei den Bundesbahnen setzt sich somit aus dem Anteil des Retourbilletverkehrs von ca. 33% mit ca. 50% der Einnahmen, d. h. 9,4% des Gesamtpersonenverkehrs und 19,2% der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr, und aus dem Anteil der in Tabelle 18 angeführten, für den Fremdenverkehr geschaffenen Billetarten mit 6,4% des Gesamtverkehrs und 20,6% der Gesamteinnahmen zusammen. Das ergibt einen Gesamtanteil von fast 16% aller ausgeführten Fahrten, der den Bundesbahnen rund 40% der Einnahmen aus dem Personenverkehr gebracht haben dürfte. Bei spezifischen Flachlandbahnen ist der Anteil des «Kann»-Verkehrs natürlich niedriger, bei Fremdenverkehrsbahnen im weiteren Sinn bedeutend höher, während er bei den Fremdenverkehrsbahnen im engeren Sinn den ganzen Verkehr ausmacht. *Der ungebundene Fremdenverkehr als einziger zusätzlicher Verkehr ist also für die Bahnen von sehr grosser Bedeutung.*

Nicht weniger wichtig ist der *gebundene Fremdenverkehr* als «Muss»-Verkehr, der sich mehr oder weniger ganz mit den gewöhnlichen Billetten einfacher Fahrt abspielen müsste, sich aber, soweit es möglich ist, ermässigten Billette, besonders der Retourbillette, bedient. Von den 67% des «Muss»-Verkehrs der Retourbillette mit 50% der Einnahmen macht der gebundene Fremdenverkehr in Anbetracht dessen, dass sich der Geschäftsverkehr weitgehend der für ihn geschaffenen Abonnemente: der langfristigen Generalabonnemente, Netz- und Streckenabonnemente sowie der Halbtaxabonnemente bedient, den Hauptteil des noch verbleibenden Retourbilletverkehrs aus. Unter Berücksichtigung, dass mit den Halbtaxabonnementen vorwiegend Retourbillette gelöst werden, und dass Geschäftsreisen oft mit Vergnügungsfahrten verbunden werden, dürfte unserer Ansicht nach für den Geschäftsverkehr ein Abzug von ca. 20% am Platze sein. Somit können wir bei den Retourbilletten für den gebundenen Fremdenverkehr mit einem Anteil von ca. 54% des Verkehrs und ca. 40% der Einnahmen rechnen,

was 15,2% des Gesamtpersonenverkehrs der Bundesbahnen und 15,4% der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr ausmacht.

Den Anteil der gewöhnlichen Billette einfacher Fahrt, der im Durchschnitt von 1926–1946 7% des Gesamtpersonenverkehrs der Bundesbahnen ausmachte und 16,2% der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr einbrachte, kann man nicht ganz dem gebundenen Fremdenverkehr zuschreiben. Den Anteil des ungebundenen Fremdenverkehrs haben wir bereits verrechnet. Hingegen werden die Billette einfacher Fahrt auch im Geschäfts- und Berufsverkehr, z. B. zum Stellenantritt, bei Wohnortswechsel usw., verwendet. Dieser Verkehr ist jedoch verhältnismässig sehr gering. Unter Berücksichtigung, dass mit den Halbtaxabonnementen auch einfache Billette gelöst werden, schätzen wir dessen Anteil auf ca. 5%, so dass noch 6,7% des Verkehrs der einfachen Billette und 15,4% der Einnahmen dem Konto des gebundenen Fremdenverkehrs hinzugezählt werden können. Bei den Bundesbahnen können wir somit mit einem Gesamtanteil des gebundenen Fremdenverkehrs am Gesamtpersonenverkehr von ca. 22% rechnen, und von den Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr dürften etwa 31% von ihm stammen.

Zählen wir die Anteile des gebundenen und des ungebundenen Fremdenverkehrs zusammen, so erhalten wir den Gesamtanteil des Fremdenverkehrs, und zwar des Fremdenverkehrs im engeren Sinn des Wortes, da wir, wie gesagt, den Geschäftsverkehr beiseite lassen. Im Durchschnitt der letzten 20 Jahre waren rund 38% *des Gesamtpersonenverkehrs der Bundesbahnen durch den Fremdenverkehr alimentiert*, der ihnen ca. 71%, also weit mehr als zwei Drittel *aller Einnahmen aus dem Personenverkehr* gebracht haben dürfte, woraus die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Bahnen ganz eindeutig hervorgeht.

Über die *Auswirkungen der ermässigten Tarife auf das Fremdenverkehrsgewerbe im allgemeinen* kann nur andeutungsweise gesprochen werden, weil exakte Berechnungen mangels statistischer Unterlagen unmöglich sind. Da aus dem für die Befriedigung von Bedürfnissen im Rahmen des Fremdenverkehrs zur Verfügung stehenden Geldbetrag, der in unmittelbarer Abhängigkeit von der Höhe des Einkommens steht, die Reise- und die Aufenthaltskosten (inkl. Nebenauslagen) zu zahlen sind, sinkt mit wachsender Entfernung die Wettbewerbsfähigkeit der Fremdenverkehrsbetriebe

durch das Ansteigen der Fahrkosten. Durch Tarifiermässigungen im allgemeinen, speziell aber durch Staffelwirkung kann sie nun verbessert werden. Durch Staffeltarife wird ein gewisser geographischer Ausgleich geschaffen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit in den peripheren Fremdenverkehrsgebieten gesteigert.

Es ist zu beachten, dass durch massive Taxermässigungen, besonders in Zeiten sinkender Konjunktur, je nach Fremdenverkehrsart, das Verhältnis zwischen den Aufenthalts- und den Fahrkosten zuungunsten der erstgenannten gestört werden kann, indem durch die fortschreitende Verbilligung der Transportkosten ein Druck auf die Aufenthaltskosten möglich ist, zum Schaden von einzelnen Betrieben. Im allgemeinen kann jedoch gesagt werden, dass das Fremdenverkehrsgewerbe, gesamthaft betrachtet, von jeder Tarifiermässigung irgendwie Nutzen zieht, wird doch durch eine solche vorhandener Verkehr zu erhalten und neuer zu gewinnen versucht, der dann die verschiedenen Kanäle des Fremdenverkehrsgewerbes in irgendeiner Form speist.

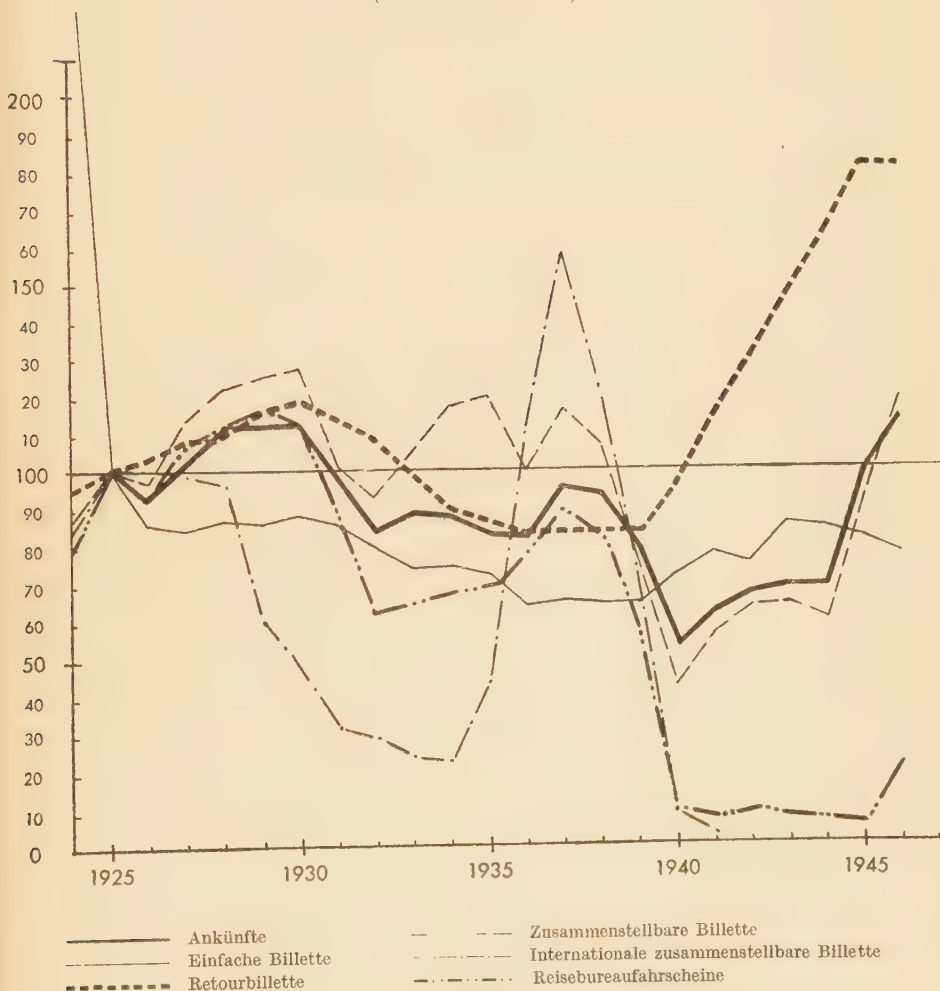
Vergleichen wir die Indexzahlen von verschiedenen, für den lang- und mittelfristigen Fremdenverkehr in Betracht kommenden Tarifarten der Bundesbahnen mit denjenigen der Ankünfte im schweizerischen Fremdenverkehr, so können wir einen gewissen Zusammenhang zwischen Reiseverkehr einerseits und Fremdenverkehr andererseits feststellen (graph. Darstellung S. 151).

Natürlich ergibt sich nicht direkt eine parallele Entwicklung der Ankünfte mit den hier angeführten Tarifen. Die einen werden mehr, die anderen weniger vom kurzfristigen Ausflugsverkehr benutzt, wo es keine Ankünfte gibt, oder sie werden im Besuchsverkehr verwendet, wo die Ankünfte nicht registriert werden können. Ausserdem ist zu beachten, dass nur ein Teil der Gäste, wenn auch der überwiegende¹⁾, mit der Eisenbahn im allgemeinen und mit den Bundesbahnen im besonderen fährt. Die Kurve der Ankünfte weist die grösste Ähnlichkeit mit derjenigen der zusammenstellbaren Billette und derjenigen der Reisebureaufahrtscheine auf, die ungefähr die entsprechenden charakteristischen Punkte haben. Einzig in den Jahren 1933 bis 1935 fällt sie, während die Kurven dieser beiden Billetarten steigen. Mit der Kurve der internationalen

¹⁾ Nach *Gölden* waren z. B. 1935 65% Bahngäste und 35% Automobilgäste (a. a. O., S. 39).

Entwicklung der Zahl der Ankünfte im schweizerischen Fremdenverkehr und der Zahl der beförderten Personen bei den für den mittel- und langfristigen Fremdenverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Billetarten bei den *Bundesbahnen*.

(Index 1925 = 100)



zusammenstellbaren Billette hat diejenige der Ankünfte ebenfalls zeitweise eine gewisse Ähnlichkeit, während die Kurven der Billette einfacher Fahrt und der Retourbillette mehr oder weniger stark ihre eigenen Wege gehen, d. h. sie werden eben nur zum kleineren Teil vom lang- und mittelfristigen Fremdenverkehr beansprucht.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass die schweizerischen Transportunternehmungen den Fremdenverkehr durch verschiedene besonders ermässigte Tarife, «Ausnahmetarife», begünstigt hatten und ihn auch heute noch begünstigen. Wenn «Ausnahmetarife» gewährt werden oder durch Intervention des Staates gewährt werden müssen, so bedeutet dies grundsätzlich, dass für grössere Bevölkerungskreise in bezug auf gewisse Fahrten, in unserem Falle Fahrten im Rahmen des Fremdenverkehrs, der Normaltarif zu hoch ist. Ist nun die Praxis der schweizerischen Transportunternehmungen richtig, d. h. dass für diese Fahrten verschiedene Ausnahmetarife geschaffen, auch Rabatte auf bestehenden Tarifen gewährt wurden, oder wäre *ein* einheitlicher niedriger Normaltarif vorzuziehen?

Wie wir im ersten Kapitel gezeigt haben, ist die Fixkostenstruktur der Eisenbahnen der Ausgangspunkt und die Grundlage der Werttarifizierung, die eine horizontale Tarifstaffelung direkt bedingt. Die Verwaltungen können und müssen also aus eigenem finanziellen Interesse den Personen, die für gewisse Fahrten den normalen Fahrpreis nicht zu zahlen vermögen, niedrigere Taxen einräumen. Dies gilt wegen der Substitutionsgefahr vor allem für den «Kann»-Verkehr, den ungebundenen Fremdenverkehr. Ein einziger (Normal-) Tarif, der sämtliche Ermässigungen überflüssig machen würde, brächte den Transportunternehmungen einen bedeutenden Einnahmefall; denn ein Teil des «Muss»-Verkehrs ist mehr oder weniger fahrpreisunempfindlich, und auch die verschiedenen Arten des ungebundenen Fremdenverkehrs müssen nicht gleich hoch begünstigt werden. Ausserdem bestünde die Gefahr, dass das Intensitätsmaximum überschritten würde. Solche Mindereinnahmen und Mehrausgaben könnten jedoch die Transportunternehmungen nicht allein auf sich nehmen.

Rein vom Standpunkt der Fremdenverkehrsinteressen wäre ein sehr niedriger Normaltarif an sich sehr zu begrüssen, brächte er doch, auf das Niveau der Tarife für den Ausflugsverkehr abgestellt, für sämtliche Fremdenverkehrsarten eine grosse Ver-

billigung, die den Fremdenverkehr mächtig fördern würde. Eine solche Senkung könnten aber die Transportunternehmungen nicht auf sich nehmen.

Nach dem heute geltenden Verwaltungsprinzip der Eisenbahnen ist somit die Differenzierung der Tarife im allgemeinen und für den ungebundenen Fremdenverkehr im besonderen zu bejahen, da sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen notwendig ist. Es fragt sich nur, ob sie mehr oder weniger weit zu gehen hat. Dies hängt aber vor allem von der Höhe des Normaltarifs ab. Ist er relativ hoch, so hat die Differenzierung naturgemäss weiter zu gehen als bei niedrigem Normaltarif.

Eine zu starke Differenzierung hat aber auch Nachteile. Zweifellos ist die Gefahr einer Abwanderung vom Normaltarif zu den ermässigten Tarifen vorhanden, die den Verwaltungen grosse Einnahmeneinbussen bringen kann. Der Normaltarif für einfache Fahrt sinkt dabei vielfach zu einem unbedeutenden Nebentarif herab, wobei ausserdem die Möglichkeit besteht, dass er von wenig reisegewohnten Bahnbenützern, aus Unkenntnis einer billigeren Fahrgelegenheit, benützt wird. So kann bei einzelnen Reisenden das Gefühl ungleicher Behandlung entstehen. Tatsächlich leidet unter zunehmender Vielgestaltigkeit der Personentarife die Übersichtlichkeit der Beförderungsbedingungen. Dies hat den praktischen Nachteil, dass die Beratung der Reisenden, die Billetausgabe, die Billetkontrolle und die Abrechnung komplizierter werden und vermehrtes Personal bedingen. Mit wachsender Differenzierung wird aber auch ein Abbau des Normaltarifs, der die Voraussetzung für eine Vereinfachung ist, verunmöglicht; denn einmal gewährte Sondervergünstigungen können gewöhnlich bei generellen Tarifsenkungen nicht mehr aufgehoben werden, so dass solche eben unterbleiben. Haben das Publikum oder Interessentengruppen einmal die Möglichkeit der Beeinflussung der Tarife erkannt, so üben sie in der Folge einen immer stärkeren Druck aus und verlangen, gerade auf die betriebswirtschaftlichen Besonderheiten der Bahnen Bezug nehmend, immer neue, weitergehende Fahrpreismässigungen.

Diese Nachteile dürfen nicht unterschätzt werden, anderseits sind sie aber zur Beurteilung der Tarifpolitik nicht allein ausschlaggebend. Nach der Ansicht massgebender Kreise der Bundesbahnen waren sie bei den Vorkriegsverhältnissen der Tarifgestaltung

das kleinere Übel, da die Durchbrechung des faktischen Transportmonopols durch das Automobil zu einer kommerziell ausgeprägteren, vielgestaltigeren Preisbildung drängte¹⁾). Aber auch in der künftigen Tarifgestaltung wird der Tragbarkeitsgedanke, d. h. dass je nach dem Zweck der Fahrt ein verschieden hoher Fahrpreis tragbar erscheint, im Vordergrund stehen. So wird in der Schweiz der Weg der tarifarischen Begünstigung des Fremdenverkehrs durch verschiedene ermässigte Tarife fortbeschritten werden, um so mehr, als dies ja auch, wie schon erwähnt, fast immer im Interesse der Transportunternehmungen liegt²⁾).

Durch die neuen Tarifmassnahmen der schweizerischen Transportunternehmungen werden tatsächlich die verschiedenen, für den Fremdenverkehr in Betracht kommenden und ihn begünstigenden Tarife nicht ab-, sondern ausgebaut. So wurde das als provisorische Kriegsnotmassnahme gedachte Ferienabonnement nicht wieder abgeschafft, sondern als Ferienbillet in etwas veränderter Form beibehalten. Auch der auf den 1. Februar 1948 eingeführte neue Normaltarif, der als Staffeltarif besonders für die peripheren Fremdenverkehrsgebiete von grosser Bedeutung ist, machte die anderen, für den Fremdenverkehr geschaffenen Tarife nicht überflüssig, und sie wurden ja auch nicht aufgehoben. Im Gegenteil wird durch die Schaffung des Ferien-Generalabonnements, das am 1. Mai 1948 zur Einführung kam, ein weiterer Schritt in dieser Richtung getan.

Am Schlusse unserer Arbeit angelangt, stellen wir – auf die verschiedenen Massnahmen zurückblickend – fest, dass vor allem der Ausländerrabatt mit Rücksicht auf die in unserem demokratischen Land notwendige Gleichbehandlung der In- und Ausländer

¹⁾ Vgl. *Fischer*, a. a. O., S. 18.

²⁾ Wie wir gezeigt haben, sind die schweizerischen Transportunternehmungen nur zweimal gegen ihre direkten erwerbswirtschaftlichen Interessen aus externen Gründen zur Einführung von ermässigten Tarifen für den Fremdenverkehr vom Staate zur Durchführung seiner Fremdenverkehrspolitik gezwungen worden, nämlich bei der Einführung des 30%igen Ausländerrabattes und bei der Einführung des Ferienabonnements im Winter. Die Bahnen bekamen dabei als Gegenleistung für ihre Mindereinnahmen eine Entschädigung, die den Einnahmefall teilweise deckte, wobei sich diese Massnahmen aber zum Vorteil der Bahnen entwickelten. Wenn in Zukunft wieder solche Tarifmassnahmen nötig würden, wäre es für den Bund von Vorteil, wenn er aus einer allgemeinen Staatstaxe für jede Logiernacht einen Fonds für solche Ausgaben schaffen würde, aus dem auch die Verkehrswerbung bezahlt werden könnte.

keine glückliche Lösung war und zu grossen Bedenken Anlass gab. Die Wiederholung einer solchen Massnahme ist also zu vermeiden, wobei, wie schon gesagt, das Ferienbillet in die Bresche treten kann und auch im Ausland propagandistisch ausgenutzt werden soll. Weiter haben wir den Eindruck, dass oft ein zu zaghaftes Abtasten bei der Lösung der verschiedenen Probleme erfolgte und dass entschlossener und eindeutiger Lösungen in vielen Fällen zu begrüßen gewesen wären. Zu verstehen ist dies darum, weil in der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten auf alle Interessen Rücksicht zu nehmen ist und daher Kompromisse an der Tagesordnung sind. *Es ist jedoch sicher, dass die Schweizer Bahnen den Fremdenverkehr durch alle diese Tarifmassnahmen sehr gefördert haben, in ihrem eigenen Interesse und zum Wohl der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft.*

Lebenslauf

Ich wurde am 2. Mai 1920 in meinem Heimatort Davos geboren, wo ich auch die Primar- und Sekundarschule besuchte. Im Frühjahr 1936 trat ich in die Bündnerische Kantonsschule in Chur (Oberrealschule) ein. Die Maturitätsprüfung bestand ich im Sommer 1940. Zu Beginn des Sommersemesters 1941 immatrikulierte ich mich an der Universität Zürich und widmete mich dem Studium der Sozialökonomie, das ich mit der mündlichen Doktorprüfung am 30. Oktober 1948 beendete.

